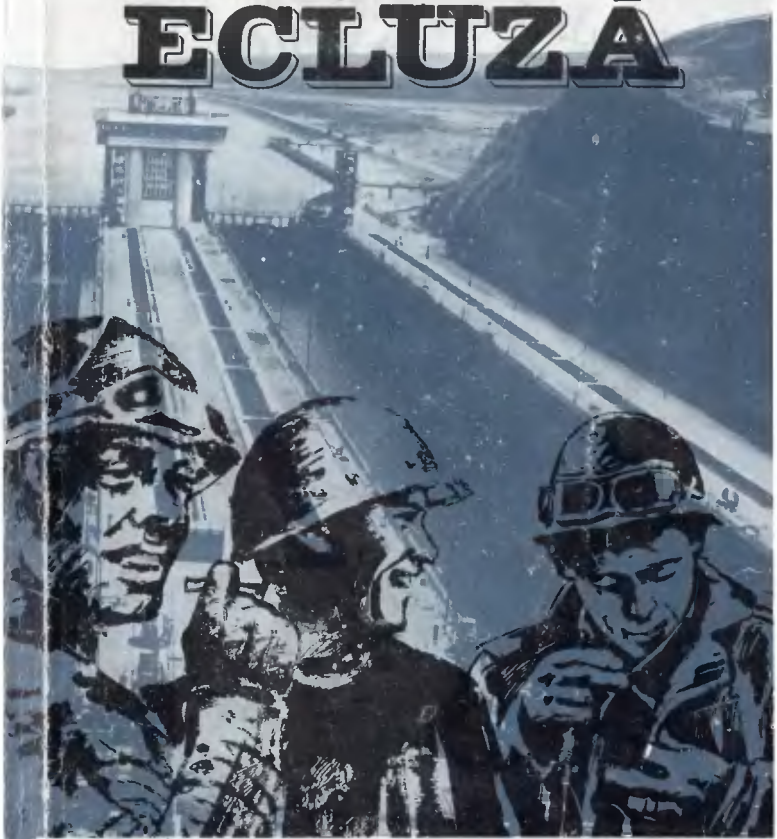
Romulus Lal

A TREIA ECLUZĂ



CARTEA ROMÂNEASCĂ

ROMULUS LAL / A TREIA ECLUZĂ

ROMULUS LAL

A TREIA ECLUZĂ

Cartea Românească

1984

Pe harta planetară a intervenit o modificare. Cartografii lumii vor ține seama, de aici înainte, de ea. Cu o linie dreaptă, de culoarea cerului senin și a mării, vor uni Dunărea cu Marea Neagră peste podișul dobrogean. Un detaliu care nu măsoară mai mult de cîțiva milimetri. Sau chiar mai puțin. Îl vor căuta și învăța navigatorii și elevii la lecția despre marile canale navigabile ale globului.

Pentru trasarea în plan real a celor cîțiva milimetri de pe hartă, constructorii au dat o bătălie aprigă și vitejească, acoperindu-se de glorie. O bătălie care a durat două mii nouă sute douăzeci și cinci de zile și nopți, timp în care „artileria grea" a șantierelor — excavatoarele, buldozerele, autobasculantele, draglinele — nu și-a răcit nici o clipă motoarele. A fost ca o adevărată bătălie navală pe uscat, în care roca îndărătnică a dealurilor ce trebuiau mutate din loc, apele subterane imprevizibile și năvalnice, gerurile și viscolele iernilor lungi, căldurile toride ale verilor, ploile, noroiul și praful tuturor anotimpurilor se aliniau ca adversari neînduplecați.

A fost una dintre cele mai ample și grele bătălii ale muncii și creației ce s-au purtat vreodată pe continentul european. Cei ce au cîștigat-o, constructorii români, vor rămîne în cea mai mare parte în anonimat. Ei sînt muncitori, țărani, intelectuali, ostași, elevi și studenți. Sînt un popor. Un popor de ziditori, despre a cărui civilizație vorbesc și o să vorbească întotdeauna construcțiile sale. Canalul Dunăre-Marea Neagră există. Ca o corecție la harta planetară, dar și ca un mesaj de bine către lume și către viitor.

De cînd a descoperit drumul apelor, omul a căutat neîncetat traseele cele mai scurte spre uscat. Pentru că toate punctele de pornire și de sosire ale luntrelor, bărcilor, corăbiilor sau vapoarelor au fost și au rămas, cel puțin deocamdată, situate pe malurile fluviilor ori pe țărmurile mărilor. După ce și-a construit pluta, navigatorul n-a întîrziat prea mult și cu amenajarea „portului" de plecare și acostare. Superioritatea economică și militară a popoarelor riverane a depins milenii la rînd de rapiditatea cu care acopereau cu flotele lor distanța dintre porturi.

Așezați la gurile Dunării și în toată Dobrogea, sciții erau oameni ai apelor și navigația îi interesa în cel mai înalt grad. Nu e, așadar, de mirare că ei au fost cei dintîi, după mărturia documentelor, care și-au propus scurtarea drumului între Dunăre și Mare, printr-un canal care să traverseze Mikra Scythia (denumirea greacă a Dobrogei). Mai exact, ei aveau în vedere lărgirea Văii Carasu, pentru a o face navigabilă. Nu era o utopie. În acea perioadă a antichității erau făurite deja cîteva din „minunile" lumii. Dar canalul nu s-a construit.

După cucerirea Daciei, romanii au reconsiderat ideea sciților, inginerii lor fiind puși să găsească o

soluție pentru scurtarea drumului dintre Danubiu și Pontul Euxin. Canalul în linie dreaptă peste Scythia Minor (denumirea latină) era, evident, soluția cea mai rațională. Totuși, nu s-a trecut la fapte concrete în teren. Nu pentru că o astfel de întreprindere ar fi fost pe atunci o utopie. Nicidecum. Specialiștii romani ai vremii aveau de-acum la activul lor lucrări inginerești și genistice mult mai complexe și mai dificile, dacă ar fi să ne gîndim doar la drumurile, apeductele și podurile care impresionează și după două mii de ani prin știința și îndrăzneala cu care au fost durate. Altul trebuie să fi fost motivul, probabil de ordin economic.

Mai tîrziu a fost rîndul grecilor să viseze frumos pe punțile corăbiilor lor ce alunecau pe Dunăre și mare încărcate cu mărfuri de schimb pentru comerțul lor cu romanii. Într-adevăr, după nisiparea portului Histria, ei au fost obligați să analizeze varianta unui canal navigabil prin Dobrogea. Ar fi rezolvat în primul rînd problema distanței, dar și a deselor eșuări pe care le sufereau navele lor la gurile Dunării din cauza depunerilor abundente. S-a și făcut în acest sens un pas important. A fost dezvoltat și modernizat portul Tomis, unde ar fi trebuit să iasă canalul la mare. Mai departe însă n-au mers nici grecii. Nu pentru că din punct de vedere tehnic, cum s-ar putea crede, ei nu s-ar fi descurcat. Cei ce construiseră Acropole ar fi putut săpa oricînd și un canal.

Nici sciții, nici romanii și nici grecii nu s-au aventurat în abordarea unei astfel de lucrări, care oricum ar fi durat foarte mult, din pricină că timpul de pace pentru aceste popoare și pentru acele vremuri era foarte scurt. Brațele tinere, care ar fi pu-

tut ține uneltele muncii, mînuiau fără odihnă armele. Canalul n-ar fi putut fi decît opera bărbaților tineri. Așa cum avea să fie și după două milenii, adică astăzi, cînd această lucrare a devenit realitate. E vreme de pace și tinerii — muncitori și ostași aflați sub arme — au avut răgazul fericit să săvîrșească o lucrare a păcii și apropierii între popoare.

Să revenim însă la vechimea ideii. În evul mediu a luat-o în studiu Înalta Poartă. În expansiunea sa militară spre centrul Europei, un canal peste Dobrogea i-ar fi servit de minune imperiului otoman, dar și puterile sale erau limitate.

Încă un salt peste secole. Între 1835 și 1837 mai multe țări occidentale, între care cea mai interesată era Austria, aduseseră în dezbatere planul scurtării drumului între Marea Neagră și Dunăre, prin tăierea unui canal navigabil între Cernavodă și Constanța. Nu s-a ajuns la nici o înțelegere practică. Dar Austria persevera. Inginerii săi vin la fața locului, fac măsurători, fac calcule și observații asupra nivelului apelor. În 1844 *Gazeta de Transilvania* aduce la cunoștința cititorilor săi amănunte interesante despre aceste demersuri îndrăznețe, destinate mai degrabă rubricilor de curiozitate ale jurnalelor vremii.

Dar istoria a hotărît ca cel care avea să întocmească efectiv primul proiect tehnic al viitorului canal să fie un român. El se numea Ion Ionescu de la Brad, savant de renume european. Și-a publicat lucrarea în 1850 și ea a stîrnit entuziasm. Printre cei care l-au susținut cu fervoare s-a numărat și scriitorul, economistul și omul politic de excepțională valoare, Ion Ghica. Dar, firește, proiectul nu putea avea altă urmare decît îndosarierea

și depunerea lui la arhivele curții domnești. El inspiră admirație prin intuiția științifică a savantului român și prin patriotismul cu care lucra pentru binele și viitorul țării sale.

Proiectul lui Ion Ionescu de la Brad n-a fost totuși zadarnic. El a atras atenția asupra necesității unei căi de acces economice și eficiente între Dunăre și mare, care s-a și făcut curînd, chiar dacă nu printr-un canal. În 1855 era gata șoseaua care unea malurile celor două ape. Doi ani mai tîrziu, în spiritul aceleiași idei, începea construcția căii ferate între Cernavodă și Constanța. Ea se inaugura în 1860 și se număra printre primele drumuri de fier din Europa. Comerțul era într-o continuă dezvoltare și scurtarea distanțelor le preocupa din ce în ce mai serios pe toate țările.

Au urmat alte și alte războaie în Europa, și la canal n-a avut cine să se mai gîndească în următoarea jumătate de secol. Dar ideile nu mor. Prin anii 1920, presa din România relua comentariile pe marginea acestei probleme, demonstrînd avantajele economice pe care le-ar aduce un canal navigabil între Dunăre și mare și influența sa asupra dezvoltării localităților din această parte a țării. Desigur scepticii n-au lipsit nici atunci. Dar vizionarii nu s-au lăsat intimidați. Prin fantezia lor canalul avansa dinspre Dunăre spre mare, ca un al patrulea braț al marelui fluviu prin inima Dobrogei.

În 1927, Jean Stoenescu-Dunăre elaborează un nou proiect tehnic, a cărui valoare teoretică avea să fie confirmată de specialiștii care au construit canalul. Proiectul lui era corect din toate punctele de vedere. Traseul canalului trecea prin Cernavodă, Medgidia, Basarabi, Valu lui Traian, sudul Constan-

ţei şi măsura cu 3 kilometri mai puţin decît cel actual. Nici proiectul lui Jean Stoenescu-Dunăre n-a avut o soartă mai bună. El îmbogăţeşte doar dosarul documentar al canalului, avînd meritul de a readuce acest vis milenar în actualitate. Fiindcă, în ciuda progresului tehnic şi economic, această lucrare rămînea încă un vis.

Curînd, după 23 August 1944, cînd în istoria României se produce o cotitură de proporţii uriaşe, puterea politică şi economică trecînd în mîinile poporului, construcţia canalului Dunăre-Marea Neagră a fost luată în studiu de guvern şi a devenit o problemă de stat. Inginerii şi-au început treaba, proiectul lor a fost aprobat pentru ca, în a doua parte a anului 1949, importante forţe umane şi tehnice să fie deplasate spre inima Dobrogei. Traseul era pe aceeaşi Vale a Carasului. Proiectul fusese şi de data aceasta foarte corect din punct de vedere tehnic, dar tînăra economie socialistă, căreia abia i se puneau bazele, nu putea susţine o lucrare de asemenea amploare şi atît de costisitoare. În 1953 şantierul se închide.

Dar epoca marilor construcţii intra în zodia cea bună. Hunedoara îşi deschisese porţile pentru a primi miile de brigadieri şi alţi constructori chemaţi să edifice o puternică şi modernă vatră a oţelului românesc. Între Transilvania şi Oltenia se inaugurase drumul de fier, pe care defileul Jiului, între Bumbeşti-Livezeni, îl aştepta de zeci de ani. La Bicaz, la poalele Ceahlăului, apele rîurilor izvorîte din Munţii Stînişoarei, Gurghiului şi Bistriţei erau împinse spre creste, pentru a recădea în cascade de energie şi lumină, punînd în mişcare prima mare hidrocentrală a ţării. Fabricile şi uzinele distruse

de război se reconstruiau din temelii. Mari combinate industriale începeau să-și înalțe coșurile în văzduh.

Arhitecții căpătau valoarea generalilor pe cîmpul de luptă. Ei fuseseră chemați să traseze schițele unor noi orașe, ale unor noi cartiere, să regîndească într-un spirit modern funcționalitatea și confortul marilor centre civice și muncitorești. Își făceau loc pe hartă orașele Gheorghe Gheorghiu Dej, Victoria, Motru, își deschideau porțile noi școli și universități, palate ale culturii și biblioteci, se nășteau ramuri industriale și profesii noi. Țara întreagă devenise un nesfîrșit șantier cu zeci, cu sute de mii de constructori. Se construia o nouă civilizație din care canalul Dunăre-Marea Neagră nu putea lipsi.

Din inițiativa secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, Plenara Comitetului Central al Partidului Comunist Român din 18—19 iunie 1973 hotărăște construirea Complexului hidroenergetic și de transport Dunăre-Marea Neagră, hotărîre validată de Congresul al XI-lea al partidului și întîmpinată cu entuziasm de întreaga țară. Cei ce abia terminaseră lucrările la Transfăgărășan, la hidrocentralele Lotru, Someș, Porțile de Fier 1, Argeș coborau din munți la mare, pentru a-și lega numele de încă un obiectiv ce va fi înscris cu litere de aur în cronica secolului nostru. Proiectul elaborat de specialiștii Institutului de proiectări pentru transporturi auto, navale și aeriene, în colaborare cu alte treizeci și patru de institute de proiectări și patruzeci și două de centre de cercetări din țară, aprobat de Comitetul Politic Executiv al C.C. al P.C.R., nu mai era o fantezie, ci devenea un document de lucru în mîna inginerilor și muncitorilor de pe șantier. Actul de naștere a canalului.

În ultimul trimestru al anului 1975 se înfigeau primii țăruși pentru delimitarea traseului, se dădea prima lovitură de tîrnăcop în solul îndărătnic al podișului dobrogean, marcînd simbolic începerea marii epopei. Simbolic, pentru că, spre deosebire de alte mari canale din lume, săpate în teren nisipos, acesta nu s-a construit și nu se putea construi cu tîrnăcopul și lopata, ci cu utilaje mecanice și mașini de înaltă clasă, cum rar s-au văzut pe șantiere : excavatoare de 8—10 metri cubi ; tractoare cu motor de 360 cai putere ; autobasculante cu o capacitate de transport de 50—100 de tone ; stații de pompare cu un debit de o sută douăzeci de metri cubi pe secundă ; autobasculante Diesel-electrice de o sută douăzeci de tone, dotate cu motoare de 1 200 cai putere și altele. În inventarul tehnic figura, în premieră, un utilaj de recuperare a terenului din mare, cu o productivitate de 6 500 metri cubi pe oră, condus de numai doi mecanici, unul la pupitrul de comandă, altul la sistemul de direcționare a deplasării. Cu ajutorul acestui utilaj-robot, suprafața țării a crescut cu sute de hectare, pe care constructorii le-au smuls apelor mării ca să amenajeze în perimetrul lor spațiile de trafic ale noului port Constanța-Sud.

Cu fiecare nouă construcție țara devine mai puternică. Fiecare nou șantier este în același timp o școală la care se formează noi generații de specialiști, caractere robuste, voințe de fier. La canalul Dunăre-Marea Neagră au lucrat zeci de mii de bărbați și femei, elevi și studenți, în lunile de practică productivă, veniți din toate colțurile României, cei mai pricepuți ingineri, tehnicieni, maiștri și muncitori pe care îi avem. Canalul este opera inteligenței

și tehnicii românești, opera întregului popor. Nimic de import, pentru că nimic nu trebuia importat. Știința și tehnica națională, industria și forța noastră de muncă ajunseseră în deceniul al șaptelea la nivelul de dezvoltare care ne permitea transpunerea în plan real a celor mai îndrăznețe proiecte.

Sînt multe canale navigabile, dar cele mari, de interes internațional, pot fi numărate pe degete : Panama, Suez, German de Nord, Marea Baltică-Marea Albă, Dunăre-Marea Neagră. Acesta din urmă este mai scurt, dar, ca volum de lucrări, le depășește pe toate celelalte : 300 milioane metri cubi de excavații și circa patru milioane de metri cubi de betoane, față de 160 milioane metri cubi de excavații și 3,9 milioane metri cubi de betoane realizate la canalul Panama, pentru a ne referi la cel mai cunoscut dintre ele. Construcția canalului care unește Pacificul cu Atlanticul a durat douăzeci și nouă de ani. Cel ce traversează Dobrogea a fost deschis navigației după numai opt ani, ceea ce reprezintă o adevărată performanță în raport cu dificultățile, complexitatea și volumul lucrărilor. Pentru că nu este vorba doar despre canalul propriu-zis. Cele trei porturi fluviale, treizeci și șase de poduri mari și alte cîteva zeci mai mici și două ecluze conferă lucrării dimensiuni greu de imaginat.

A TREIA „ECLUZĂ" au reprezentat-o oamenii. Cei care au ridicat apele la cotele voinței lor. Cei care au scurtat drumul între Dunăre și Mare cu aproape 400 de kilometri. Cei care au apropiat țările europene întinzîndu-le un covor de apă dulce. Cei ce ne-au dat mîndria și demnitatea de a putea afirma : și în construcția de mari canale navigabile sîntem cineva în lume.

1

Plouă rar și scurt în Dobrogea. Este regiunea cu cel mai scăzut nivel al precipitațiilor din toată țara. Așa a fost dintotdeauna. Seceta ucidea firul ierbii. Numai ciulinii rezistau. Ei se mulțumesc cu foarte puțin. Din pricina secetei și a căldurilor mari din timpul verii, pădurile au pierit înainte de a se naște, pojghița pămîntului crăpa adînc pînă la stratul de piatră. Dobrogea, îmbrățișată de Dunăre și mare, a suferit secole întregi de sete. Acest chin va înceta odată cu săparea canalului între malurile celor două ape.

În toamna aceea, a anului 1975, cînd afluiau spre viitorul șantier primele detașamente de constructori, ca un făcut, ploua cu nemiluita. Ploua, dar pămîntul rămînea uscat. Apa se înfiltra repede în sol, era repede absorbită de plantele însetate, de boabele de grîu abia însămînțate. Parcă venea primăvara în noiembrie, și țăranii, văzînd cîmpul înverzit, își frecau mîinile a mulțumire. Munca lor e stropită cu mana cerească a ploilor și va fi mai rodnică decît pînă acum. Grîul va încolți și va rezista frigului de peste iarnă.

Ca în fiecare an, și de data aceasta coborîseră în Dobrogea atîtea turme de oi de se albise pusta. Precum păsările călătoare care se ridică din stuful Deltei ca niște șiraguri de mărgele frînte în unghi ascuțit și pornesc spre

Mediterana sau mai departe, la fel ciobanii din Transilvania, din Făgăraș și din Bihor, din Munții Hălmagiului și Harghitei, înarmați cu aceeași răbdare a drumurilor lungi și obositoare, trec Dunărea cu turmele lor pe la Vadul... Oii spre hotarul cu ierni blînde și zăpezi puține. Oile pasc iarbă săracă și uscată pînă spre primăvară, cînd munții le recheamă înapoi ca să le numere mieii.

În gările din Cernavodă și Medgidia trenurile descărcau de mai multe ori pe zi ostași geniști în echipament de campanie. Ordinul de „luptă" pe care îl primiseră era foarte concis : construirea a patruzeci și cinci de kilometri de canal. Își încheiaseră perioada de instrucție și li se oferea aici prilejul ideal pentru punerea în aplicare a ceea ce învățaseră în poligoanele de exerciții. Au fost aleși ca pentru o bătălie decisivă cei mai buni ostași, care în viața civilă fuseseră muncitori sau țărani — constructori, mecanici, șoferi, tehnicieni —, bărbați întreprinzători și destoinici, hotărîți și călîți. În fruntea lor erau comandanții : colonel Otto Brener, locotenent-colonel Constantin Scăiceanu, locotenent-colonel Grigore Ujică.

Cei mai mulți dintre ofițeri coborau în Dobrogea tocmai de pe crestele Făgărașilor după cîțiva ani de muncă pe șantierul Transfăgărășanului. Veneau de acolo cu chipurile puternic bronzate, înăsprite de vînturi, de arșiță și geruri, dar înnobilate de aura unui adevărat eroism. Căutau în teren pozițiile însemnate din vreme pe hărți pentru așezarea taberei. Ei își începuseră deja campania și erau convinși că o vor încheia printr-o victorie deplină pentru că se aflau într-o campanie de pace.

Printre ei l-am reîntîlnit pe căpitanul Constantin Vînă, inginerul-șef al șantierului de pe versantul sudic, unde dobîndise cea mai înaltă distincție a societății, titlul de Erou al Muncii Socialiste, și cîteva grade militare în plus, inclusiv pe acela de colonel. Acestui tînăr ostaș munca i-a

oferit toate bucuriile și împlinirile pe care și le-a dorit ca muncitor, ca inginer, ca ofițer. Mi-a spus că și aici la canal va fi tot inginer-șef de șantier și mi-am amintit de o întîmplare emoționantă de pe Transfăgărășan, pe care mi-a povestit-o cu un an în urmă soția sa, Ecaterina, chiar acolo în tabăra din munți.

„Soțul meu, spunea ea, conducea lucrările de construcție a unui zid de sprijin pe malul lacului Vidraru. Eu cu fetița eram în baracă, pregăteam ceva de mîncare. Cristinel, băiețelul nostru, a rămas pe cîmp jucîndu-se cu un copil mai mic. Nu împlinise încă opt ani. Cînd am coborît noi, ei nu mai erau acolo. Ne-am alarmat. În munți sînt multe primejdii pentru copiii nesupravegheați. Am bănuit totuși că sînt prin apropiere și se vor întoarce dintr-o clipă în alta. În jur era pădurea cu veverițe, cu ciuperci, cu flori, care atrag pe orice copil. Dar ei nu apăreau. L-am strigat pe Cristinel din toate puterile. Nici un răspuns. Am mai strigat de cîteva ori. Nimic. Am alergat la soțul meu. «Or fi pe aici pe undeva, prin vreun copac, ascunși», a încercat el să mă liniștească. L-a strigat și el, dar din pădure revenea doar ecoul. Am intrat în desiș, continuînd să-i strigăm. Inima începuse să-mi bată tot mai agitată. Am pătruns tot mai adînc în codru. Alergam cît mă țineau picioarele, fără țintă. Mă împiedicam de crengi, de mușuroaie, cădeam, mă sculam, fugeam din nou și-i strigam pe copii cu glas sugrumat. Și, cum alergam așa bezmetică, m-a plesnit un gînd urît. Dacă au căzut în lac și s-au înecat? Această bănuială devenea tot mai acută, tot mai concretă. Îmi strîngea fruntea în cercuri de apă care păreau de oțel. »S-au înecat! S-au înecat!», am început să țip în neștire. «Vezi-ți de treabă, încerca soțul meu să-mi abată gîndurile de la această bănuială, știi bine doar că băiatul înoată foarte

sigur pe el.» Parcă m-a potolit puțin. Cristinel înota într-adevăr de la cinci ani și nu-i deloc fricos. Dar m-am repezit înapoi spre cabană, spre marginea lacului. Nutream vag speranța că s-au întors și-i găsesc acum acolo unde îi lăsasem, în spatele barăcii, jucîndu-se. Din păcate, copiii nu veniseră. Ostașii ne-au văzut speriați, au lăsat lucrul și s-au răspîndit în toate părțile, strigîndu-i și căutîndu-i și ei pe copii. Mi-am aruncat privirea pe oglinda lacului. Apa era lină, n-o tulbura nici o adiere de vînt. Nu mai știam ce să fac. Îmi mutasem speranța în ostașii care împînziseră pădurea. Ei se întorceau însă abătuți, fără nici un rezultat. Scotociseră peste tot. Copiii nu erau de găsit. Între timp vremea se schimbase, pe cer se adunaseră nori de ploaie. Nu mă mai țineau picioarele. M-am așezat pe un trunchi de copac cu ochii țintă în zarea lacului. Nu mai vedeam nimic altceva. Eram încredințată acum cu totul că băieții se înecaseră și așteptam să-i văd răsărind din apă, așa cum răsare soarele din nori. Mă așezasem pe copacul acela nu pentru o clipă, ci parcă pentru o viață, pentru veșnicie. O împăcare ciudată m-a moleșit sau m-a împietrit acolo, cu ochii ficși, împlîntați în luciul apei cu siguranța nebună că, odată și odată, copiii vor răsări din apă ca soarele din nori. Nu știu cît timp s-a scurs, nu știu ce era în jurul meu, nu mai vedeam pe nimeni. Simțeam însă cum toți se agită și nu știu ce să mai facă. Eu stăteam pe trunchiul acela de brad, prăbușită în disperarea mea, și așteptam să se petreacă o minune și să apară copiii de acolo de unde nimeni nu se aștepta să mai apară. Și, deodată apa se luminează chiar în mijlocul lacului, parcă o rază de soare se strecura printre nori și bătea chiar în punctul acela, și am văzut cum răsar și se înalță din ape, ca doi lujeri, copiii noștri, cu ciufurile aurii, și vin spre țărm alunecînd ca într-un vis frumos. Vroiam să mă desprind

de trunchiul acela, dar îmi era teamă să nu tulbur liniștea care se lăsase în jur și să dispară iluzia aceea, să nu tulbur alunecarea aceea pe ape, raza de soare care venea spre mal, care se apropia, creștea, se limpezea. Nimeni nu se mișca. Simțeam că pe mal e lume multă și toți privesc ca și mine spre larg, tăcuți, împietriți, ireali. Numai soțul meu stătea în apă pînă la piept și aștepta liniștit, tăcut, sobru și bun. Acum, copiii ne făceau semne cu mîna, erau aproape de tot, dar eu nu mai știam nimic, căci leșinasem de bucurie. Veneau călări pe un trunchi de copac pe care îl împinseseră de pe mal în apă și cu care cutreieraseră lacul. Cristinel avea o scîndură în mînă pe care o folosea în loc de ramă. Cînd s-au apropiat de țărm a ridicat-o în semn de salut. Apoi a sărit de pe «punte» ,a dus mîna la chipiul imaginar și a raportat : «Tovarășe căpitan ! Toți piratii-broscoi pe care i-am întîlnit pe mare au fost trecuți prin tăișul spadei și trimiși la fund. Raportează căpitan de cursă lungă, bătrîn lup de mare, Cristian Vînă...»"

Familia ofițerului l-a urmat și aici, așa cum l-a urmat pe toate șantierele pe unde a lucrat. Cristian e fericit. Dunărea și marea sînt aproape. Va putea naviga cît poftește. Copiii vor fi cu siguranță cei dintîi navigatori pe canalul pe care îl construiesc părinții lor chiar pe sub streașina pavilioanelor din taberele în care locuiesc.

La Cumpăna sosea pe la mijlocul aceleiași toamne un grup de activiști ai organizației de tineret, condus de Mihai Hîrjău, secretar al Comitetului Central al UTC. Avea sarcina să organizeze viitoarea tabără a șantierului național al tineretului. El însuși inginer, împreună cu alți specialiști, cu autoritățile din comună alege locul cel mai frumos pentru montarea „orășelului de carton", cum aveau să-l numească brigadierii, care l-au locuit în de-

cursul construcției canalului. „Aici va fi cantina, aici clubul, aici cabinetele medicale, creșa și grădinița, dincolo baza sportivă și de agrement, poșta, magazinele. Pavilioanele cu etaj vor fi dispuse pe trei laturi în careu. În centrul careului va fi fixat catargul port-drapel. În spatele pavilioanelor, parcajul auto..."

De aici, grupul de activiști plecase la Straja. Peste hotarul acestei localități va trece canalul. Topometrii marcaseră deja traseul. Peste dealuri și văi. Aici vor săpa brigadierii cei zece kilometri de canal pe care și i-au asumat : „Pe colina aceea va fi parcul de mașini și utilaje și atelierele de întreținere. Grajdurile dezafectate de pe cealaltă colină vor fi transformate în birouri și alte utilități. Cantina pentru servirea mesei de prînz și cabinetele pentru prim-ajutor medical vor fi ridicate chiar aici pe malul viitorului canal..."

— Ce ziceți, tovarășe inginer, veți reuși ? l-am întrebat atunci, cu un anumit înțeles, pe Mihai Hîrjău, făcînd aluzie la munții pe care ne aflam, la care el mi-a răspuns :

— Dacă ne organizăm de la început ca la carte, n-avem de ce să ne temem. Totul e calculat perfect.

Organizarea a durat mai bine de un an. Viitorul avea să confirme că ea a fost, într-adevăr, ca la carte, ceea ce înseamnă că surprizele au fost prevenite cu totul. Dimpotrivă, ele au stat mereu în vecinătatea imediată a brigadierilor, a locurilor lor de muncă. Dar tocmai aceste surprize, inteligența, curajul și dăruirea cu care au știut tinerii brigadieri să le primească și să le anuleze la timp posibilele consecințe au conturat profilul lor moral, tăria lor de caracter.

•

Pe Dunăre în jos venea cu un șlep, răspunzînd la primul apel al șantierului, Gheorghe Dedu, însoțit de echipa

sa de constructori. A debarcat la Cernavodă. Cînd a văzut malul înalt al Dunării, care trebuia secționat pe o lățime considerabilă, tînărul constructor a căzut pe gînduri. Și-a vîrît mai adînc mîinile în buzunare, și-a îngustat deschizătura dintre pleoape, și cu un aer aparent distrat a început să-și plimbe privirile, fluierînd, cu gîndurile cine știe unde, peste crestele pustii și aride, ciuruite de vizuinile popîndăilor.

Ceilalți constructori din echipă, vreo șaptezeci de inși, unii mai tineri, alții mai în vîrstă decît Dedu, așteptau lămuriri, ca și cînd el ar fi știut ceva în plus. Le-a simțit nedumerirea, și într-un tîrziu a spus :

— Acest munte va trebui, negreșit, despicat, și încă într-un timp al dracului de scurt !

Mulți dintre ei se îndoiau că Dunărea va curge vreodată prin deschizătura plănuită de Dedu, în direcția trasată de topometri, numai că, din prea mult orgoliu, nu cutezau să-și rostească gîndurile cu glas tare. Ba chiar bravau : „Îi venim noi și muntelui ăstuia de hac. Dinamită avem, excavatoare, buldozere și autobasculante de asemenea. Cît despre pofta de lucru, nu ne lipsește la nici unul dintre noi."

În vizibila lor frămîntare a intervenit atunci inginerul Constantin Carap :

— Sîntem acum, le-a spus el, la cota 27 metri reper Marea Baltică și o să trebuiască să coborîm la cota minus 19,50 metri reper Marea Baltică, baza cea mai de jos a fundației ecluzei. La treabă, prieteni ! Avem de excavat 4,2 milioane metri cubi de pămînt și piatră și de turnat 320 mii metri cubi de beton...

Porțile de Fier 1 au rămas în urmă. Dedu își petrecuse acolo, alături de aceiași băieți cu care se află acum pe puntea șlepului, mai bine de cinci ani, înscriindu-și în cartea de muncă, dar mai ales în conștiință, participarea

la construcția celui mai mare sistem hidroenergetic și de navigație de pe cursul Dunării, operă a colaborării româno-iugoslave. Bătrînul fluviu îl iubea. Putea să-l piardă de două ori, dar l-a salvat de fiecare dată.

Prima oară s-a întîmplat cînd lucra la zidul de sprijin al malului stîng. Era prin luna februarie, într-o zi geroasă, cu vînt năprasnic. Tocmai se pregătea să urce pe o schelă. Înainte de a apuca să-și lege centura de siguranță, o rafală de vînt l-a izbit prin surprindere, el s-a dezechilibrat și a căzut în fluviul agitat. Apa, aproape înghețată, l-a paralizat. Nu știa să înoate, și chiar dacă ar fi știut, nu i-ar fi folosit la nimic. Mușchii nu-l mai ascultau. Nici măcar să se zbată.

Simțea că sfîrșitul e aproape. Atunci s-a produs miracolul. Un val puternic l-a aruncat, ca pe un pește mort, pe uscat. Colegii l-au luat pe sus, au alergat cu el în baracă, l-au dezbrăcat pușcă și l-au învelit în pături. După un ceas și-a reluat lucrul la zidul de sprijin.

A doua oară a fost și mai aproape de moarte. Împreună cu un alt constructor pornise cu o barcă pe Dunăre să verifice starea betoanelor turnate cu o zi înainte la batardouri. Fluviul se zvîrcolea de cîteva zile în albia sa, devenită prea strîmtă în urma topirii zăpezilor din munți. Barca se legăna pe valuri ca o frunză în vînt. Mai aveau puțin pînă să atingă locul de acostare cînd barca a fost izbită cu violență de batardou, făcîndu-se bucățele. Cei doi constructori s-ar fi dus ca bolovanii la fund, dacă valul următor nu i-ar fi proiectat exact unde trebuia, adică pe faleza de nisip. De atunci, lui Gheorghe Dedu nu-i mai este frică de Dunăre, știe că ea îl protejează. O îndrăgește ca pe o ființă vie. Cînd a fost întrebat dacă dorește să lucreze la canal, a răspuns afirmativ, pe loc, și s-a și pregătit de drum cu întreaga echipă.

Cu primul tren care aducea constructori la canal în acea toamnă de început călătorea și Ștefan Antici ; un bărbat cu fruntea cît un povîrniș de munte pe care plugurile trasaseră brazde adînci. Cu părul rărit și cărunt, dat pe spate, cu bărbia avîntată înainte și buzele subțiri, chipul lui exprima voință de fier, hotărîre, dîrzenie. Alură de atlet îmbătrînit în arenă. Ținută de general, mărșăluind din bătălie în bătălie, din victorie în victorie. Severitate de tată, blîndețe de bunic. Pășea greoi, apăsat în fruntea familiei — soție, fiu, noră, nepoți. Îl urmau mîndri, încrezători. Formează nu numai o familie, ci și o echipă.

De la gară au mers direct în tabără, la Saligny, unde îi așteptau apartamentele noi, confortabile. Erau primii locuitori ai acestei tabere și puteau să-și aleagă locuințele pe care le doreau. Au preferat etajul unui pavilion, cu vedere spre dealurile cu vii încă neculese.

Ștefan Antici venea de la Bumbești-Livezeni, tabăra Lainici. Cînd s-a urcat în tren avea douăzeci de ani. Cînd a ajuns aici la canal, coborînd în stația C.F.R. Saligny, trecuse de cincizeci. Călătoria a durat treizeci de ani. A făcut ocoluri mari. Terminînd lucrările pe defileul Jiului, în 1948, cei mai mulți brigadieri s-au mutat la Hunedoara. Ștefan Antici era printre ei. Terminînd primele două furnale, blumingul și oțelăria numărul doi, brigadierii au pornit spre Agnita-Botorca. Aici Ștefan Antici a făcut un popas de un an, după care a urcat spre Bicaz. Își urma destinul.

Terminînd marea hidrocentrală de pe Bistrița, tabăra lor s-a mutat pe Argeș. Nici Ștefan Antici, nici ceilalți constructori cu care plecase de la Bumbești-Livezeni nu mai erau atît de tineri, dar ei nu-și dădeau seama. Pentru ei timpul nu trecea la fel ca pentru ceilalți muritori de rînd. Constructorii îl opreau și îl fixau în betonul ba-

rajelor, îl zideau în pereții uzinelor, îl bătătoreau în terasamentele drumurilor.

Învățînd Argeșul să producă lumină și energie, brigada lui Antici a făcut semn mecanicului de locomotivă că trenul poate să pornească. Venea spre canal. S-a oprit însă pentru alți cîțiva ani la Galați. Era și acolo ceva de lucru pentru oameni ca ei. O baterie de cocs, cîteva furnale, un laminor de tablă, o oțelărie electrică. Cînd toate au fost gata, trenul a pornit din nou, de data aceasta cu direcția Focșani. Antici cu ai lui erau chemați să ajute la construcția unei uzine moderne. Se afla pe o schelă înaltă, de pe care orașul se vedea în toată splendoarea sa. Și-a amintit atunci că anii au trecut, copiii au crescut, iar el, care a participat la construcția atîtor orașe, nu are încă nici o adresă stabilă. Nu-și amintea altă localitate, dintre cele pe care le străbătuse, care să-i placă mai mult ca Focșanii. Ardelean din Satu Mare, după naștere, cu soție din Oltenia, cu copii născuți pe diferite șantiere ale țării, s-a hotărît să devină focșănean. Și-a cumpărat apartament chiar în centrul orașului, în Piața Unirii.

Dar trenul nu-l aștepta prea mult. Terminînd uzina, a încuiat ușa apartamentului, și-a luat familia, și din nou la drum. Îl aștepta canalul, unde va fi mare nevoie de mecanici specialiști de valoarea lui. Își calculase bine drumul de la Bumbești-Livezeni la canal. A ajuns exact la timp pentru a-și încheia cariera de mare constructor pe cel mai mare șantier al țării.

La Basarabi, ca într-o stație terminus, coborau tot atunci oameni care nu se mai văzuseră, venind din cine știe ce colț de țară, dar care aflau acum că vor lucra împreună, că nu peste mult timp se vor cunoaște bine, că vor colabora la construcția canalului. Se salutau, își puneau întrebări obișnuite, de unde sînteți, în ce sector veți

lucra, cum vi se pare toamna în Dobrogea, după care se despărțeau, căutîndu-și fiecare obiectivul deocamdată existent doar în documentația tehnică.

Sergiu Ivanov și Vladimir Țapliuc se căutau reciproc. Aflaseră de curînd că vor lucra împreună la o întreprindere pe care trebuiau s-o organizeze chiar ei, și încă foarte repede, în așa fel ca ea să intre în activitate în cîteva zile, cel mult într-o săptămînă. Era vorba despre întreprinderea de utilaje grele, care avea să gospodărească întreg inventarul auto al șantierului și să asigure buna întreținere pe timpul construcției canalului a fiecărei mașini și utilaj din dotare.

Cei doi ingineri știau ce-i așteaptă. Fuseseră aleși după criterii de mult verificate. Primul dintre ei, Sergiu Ivanov, avea la activul său cîțiva ani buni de activist al organizației de tineret, învățase temeinic munca cu oamenii, era înzestrat cu simț organizatoric și cu o tenacitate care îi oferea întotdeauna plusul de șanse de care avea nevoie pentru a izbuti acolo unde alții nici nu se încumetă să încerce. De vîrstă apropiată, Vladimir Țapliuc îi semăna în multe privințe, dar mai ales în calmul desăvîrșit pe care și-l păstra în orice împrejurare, în capacitatea de a judeca la rece, cu detașare, situațiile critice și de a lua hotărîrea cea mai potrivită. În afară de aceasta, inginerul Țapliuc era apreciat ca un specialist de clasă, de la care mulți ar avea de învățat.

Chipurile lor exprimau o anumită gravitate, explicabilă dacă se are în vedere răspunderea cu care fuseseră investiți. Poate cea mai grea răspundere de pe șantier. La o dotare ca cea stabilită pentru șantierul canalului — peste cinci mii șase sute optzeci de autobasculante de 16, 25, 50 și 100 de tone, peste șase sute excavatoare cu o capacitate de la 0,8 la 9 metri cubi, șase sute cincizeci buldozere, nouăzeci foreze, 17 kilometri bandă transpor-

toare magistrală, patru fabrici de betoane, trei unități de sortare a agregatelor, zeci de utilaje auxiliare pentru construcții și drenări, automacarale, macarale cu capacitate de pînă la 140 tone-forță, în valoare totală de peste 6,5 miliarde lei, cea mai mare concentrare de inventar tehnic întîlnită vreodată pe un șantier românesc — se impunea o ireproșabilă organizare a serviciilor de întreținere și reparații, numeroase ateliere, inclusiv mobile, echipe de intervenții cu sute de mecanici.

Experiența de pînă acum a celor doi ingineri de pe celelalte șantiere pe care lucraseră trebuia valorificată din plin. Fiecare om care sosea cu repartiție pentru întreprinderea lor era imediat distribuit într-o formație de lucru care își începea activitatea din mers. Amenajarea spațiilor de parcare pentru utilaje, preluarea mașinilor trimise și înregistrarea lor, montarea atelierelor de reparații, a depozitelor de piese de schimb și materiale erau urgențele care nu sufereau amînare. Sergiu Ivanov și Vladimir Țapliuc, știau că defecțiunile la mașini și utilaje vor apare chiar din primele zile de muncă pe șantier. Pentru că și ele sînt plămădite din metal, iar la duritatea șantierului deseori și metalul se înmoaie. Tocmai de aceea cei doi ingineri specialiști se aflau aici din vreme : pentru a pregăti totul, în cele mai mici amănunte, în vederea asigurării longevității maxime a inventarului tehnic al șantierului. Cu cît este mai lungă viața mașinilor și utilajelor, cu atît mai scurtă va fi durata șantierului.

Dintre cei care se opriseră la Basarabi în acele zile ploioase mi-au mai atras atenția trei bărbați ce pășeau alături, umăr la umăr, cercetînd cu privirea, discret, oamenii și locurile pe care le vedeau pentru prima oară. În urma lor se țineau aproape două femei și un tînăr. Am

făcut acestui grup o fotografie. Apoi i-am rugat pe cei trei să-și spună numele.

— Paul Roșu !

— Anghel Roșu !

— Eremia Roșu !

Trei frați, ca trei stejari. Muncitori specialiști crescuți și maturizați pe șantiere. Îi urma soția, fiica și ginerele lui Paul. Familia. Veneau acum din Mărginenii Buzăului, unde își petrecuseră concediul, la casele lor. Se vor înapoia acolo în concediul următor.

În tabăra de la cealaltă extremitate a șantierului, la Agigea, se grupau constructorii care urmau să construiască ecluza de pe malul mării, portul, podurile din acest sector și tronsonul de canal de la kilometrul 50 la kilometrul 64,200. Balog Iosif, șofer-macaragiu, transferat de la autobaza Luduș, era însoțit și el de familie : soția, ca ajutor de macaragiu, fiica, pentru cursurile de calificare, și ginerele, de meserie sudor. Cei mai mulți dintre constructori veneau cu familia. Pentru că, la drept vorbind, construcția canalului era și o chestiune de familie.

Aș fi dorit să particip la prima lovitură de tîrnăcop dată solului dobrogean, pe șantierul canalului. Pîndeam această clipă de mai multe zile și nopți, făcînd în acel început de toamnă 1975 o repetată navetă între Cernavodă și Agigea, dar mi-a fost imposibil să surprind momentul. M-am trezit că se lucrează pur și simplu. Construcția canalului fusese luată cu asalt. De către treizeci de mii de constructori, din treizeci de mii de puncte-reper. Pe care le-au memorat doar ei și pentru totdeauna.

2

Obișnuita operativă de dimineață la directorul general al Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră. Ludovic Demeter, director tehnic, își nota cu meticulozitate tot ceea ce i se părea demn de reținut din discuțiile celor prezenți. Fu întrerupt de intrarea în sala de consiliu a secretarei, care îi șoptește ceva la ureche celui care prezida ședința. Acesta se schimbă la față. Vrea să ceară lămuriri secretarei, dar se răzgîndește. „Un moment, tovarăși", spune directorul-general și iese. Întîrzie cîteva minute, după care revine, evident, tulburat.

— În zona kilometrului 54,400, anunță el, a început să „fugă" malul pe o lungime de 250 de metri. Asta ne mai trebuie. Dacă nu se intervine imediat, și cu toată energia, această surpare ne întoarce înapoi cu cîteva săptămîni.

Inginerul Ludovic Demeter nu mai așteaptă alte explicații. Se ridică, își face loc printre scaunele ocupate și se îndreaptă spre ușă, spunînd, în trecere :

— O să vă țin la curent, tovarășe director.

Principalul dușman al constructorilor canalului Dunăre-Marea Neagră este apa. Apa subterană. Ce amară ironie ! Forțe cum n-au mai fost concentrate pe nici un șantier au fost dislocate aici, pentru a aduce apa din Dunăre peste inima Dobrogei, într-un canal de irigații și de

navigație, dintre cele mai mari din Europa, ca să sature pămînturile aride, pămînturi topite de arșiță într-o zonă cu cele mai reduse precipitații și, iată, tocmai apa, ascunsă, neștiută, circulînd în voie prin straturile adînci, la zeci de metri, pricinuiește cele mai mari necazuri constructorilor. La o mușcătură de buldozer, izvoare, pînă atunci zăvorîte sub lespezile de cretă și argilă roșie, țîșnesc cu o incredibilă presiune, transformîndu-se în spectaculoase fîntîni arteziene, pentru ca, doar în cîteva ceasuri, o întreagă zonă să fie acoperită cu apă. Utilajele sînt împotmolite, lucrul încetează, sînt necesare intervențiile altor utilaje pentru degajarea celor inundate. Zile și nopți în șir se irosesc pentru redeschiderea frontului de lucru. De multe ori, însă, odată izvoarele descătușate și care năvălesc la suprafață în urma pușcării și a excavațiilor, provoacă alunecări de teren primejdioase, care compromit lucrările vechi. Ceea ce s-a întîmplat și acum.

În jumătate de oră, inginerul Demeter era la fața locului. Șoferul de pe „ARO" care îl adusese de la Centrală știe cu ce viteză se circulă în situații de alarmă, și cei care îl cunosc spun că nu s-a născut pilotul de curse care să-l depășească pe drumuri improvizate, cum sînt cele de pe malurile canalului. E clar că în urma lui nu mai poate circula altă mașină. Pînă se spulberă norii de praf ridicați de „ARO"-ul lui nea Mustafa, ai timp suficient să treci Dunărea înot dus și întors.

Ajuns la kilometrul 54,400, directorul tehnic îl găsește aici pe inginerul Vasile Chera. Acesta îl pune la curent cu situația din teren :

— Alunecarea se întinde pe mai bine de 250 de metri, antrenînd toate lucrările de la cota 60, la cota 42. După estimările noastre, se află în alunecare o masă de argilă de peste o sută de mii de metri cubi.

— Îmi dau seama. Haideți să stabilim ce avem de făcut. Să cădem de acord asupra tehnologiei de „prindere“ a afurisitului ăstuia de mal.

Nu era un fenomen necunoscut pentru constructori. Chiar dacă nu mai fuseseră alunecări de asemenea proporții pînă acum, nu fuseseră scutiți de surpări și inundații, pe care învățaseră să le controleze, să le stăpînească. Așadar, tehnologia de lucru era clară și de data aceasta. Doar aplicarea ei în teren cerea detalii speciale și mai ales eforturi speciale, rapiditate în acțiune și organizare perfectă, pentru ca durata lucrărilor să fie cît mai scurtă.

Împreună cu inginerul Chera, directorul tehnic schiță pe o hîrtie proiectul de lucru. El prevedea cîțiva zeci de pinteni masivi de beton, fixați din loc în loc la baza malului, iar între ei turnarea de anrocamente excavate din albia canalului.

— Cine va acționa ?

— Brigada lui Paul Rusu, sub îndrumarea maistrului Dumitru Hadeș.

— E în ordine, aprobă inginerul Demeter. De fapt, o să fim și noi alături de ei.

S-a lucrat aproape o săptămînă, zi și noapte, fără întrerupere. Malul a fost fixat definitiv în beton și anrocamente, iar izvoarele subterane, care îl antrenaseră, dirijate în canalele de evacuare.

— Ce debit are pînza freatică de aici, din zona de creastă ? îl întreabă directorul tehnic pe maistrul Hadeș, pe la miezul primei nopți de intervenție, într-o clipă de răgaz.

— Cam 10 000 metri cubi pe oră. Nouă ne face impresia că avem de-a face cu un braț subteran al Dunării.

— Să nu exagerăm, tovarășe maistru. Nu e chiar un braț al Dunării, dar această cantitate de apă tot ar ajunge

pentru alimentarea unui oraș, cum ar fi Slobozia. Pe ce alte șantiere ați mai lucrat ?

Maistrul începu să-și istorisească biografia de constructor. Trecuse și el pe la cele mai mari trasee ale reconstrucției țării, fără să se dezlipească prea mult de mare și Dunăre. Portul Constanța și șantierele navale de la Constanța și Mangalia, podul peste Dunăre de la Vadu Oii, alte lucrări mai mici îi completează *Cartea* de constructor. De la un timp, însă, directorul tehnic nu-l mai ascultă, se adîncește în propria lui biografie.

Privește acești băieți tineri, vînjoși, pe frunțile cărora se amestecă sudoarea cu apa și noroiul, muncind fără să crîcnească de mai bine de douăsprezece ore, ba mai găsesc și motive de amuzament, și se gîndește că, spre deosebire de alte șantiere pe care a lucrat, aici, nu se întîmplă lucruri spectaculoase, chiar cînd se surpă un mal ; surparea este înceată de cele mai multe ori, chiar cînd erupe vreun izvor subteran și se produc inundații, n-are nimic din „măreția" dezlănțuirii torenților în munții Argeșului, primăvara cînd se topeau nămeții pe creste, și constructorii hidrocentralei nu puneau capul pe pernă nopți la rînd, nici din înfricoșătoarele avalanșe din Munții Lotrului, care înecau totul în cale. Dar truda oamenilor nu-i cu nimic mai prejos, nu-i mai puțin dură, mai puțin eroică.

Constructorii sînt aceiași, oriunde. Oameni integri, care nu cunosc compromisul, care nu umblă cu jumătăți de măsură, de o demnitate calmă, distantă și plină de noblețe. Ei nu-și aleg locul unde să construiască. Merg acolo unde sînt trimiși, ca o oaste caré își cunoaște misiunea istorică, și sînt gata în orice moment să-și facă datoria.

3

O găleată plină ochi cu apă de izvor, agățată de cîrligul unei macarale, este purtată prin văzduhul albastru ce se arcuiește peste șantierul ecluzei. Trece peste turnul de comandă, peste porțile de oțel, peste cele două microhidrocentrale, peste faleză.

Soarele amiezii își răcorește razele în apa limpede, și din găleată țîșnesc, ca dintr-o oglindă, iradieri orbitoare. Briza mării e încinsă. Fierul nu poate fi atins decît cu mănușile de protecție. Termometrele arată patruzeci de grade. Pe fruntea fetei din cabina de comandă a macaralei sudoarea trebuie ștearsă continuu. Altfel i se prelinge în ochi, în gură. Ochii ei au culoarea frunzelor de salcie. E emoționată. De undeva, cineva o urmărește cu atenție.

Încărcătura din cîrligul macaralei se deplasează atît de încet prin aerul dilatat, încît se pare că a rămas suspendată între cer și mare. Dar nu. A lăsat în urmă portul de așteptare, barăcile de pe malul drept al canalului, podul de cale ferată. Ajunge deasupra schelăriei metalice a batardourilor, se oprește o clipă, apoi coboară la fel de încet. Un bărbat gol pînă la brîu, cu trunchiul musculos și puternic bronzat, cu cască de protecție pe cap, agățat ca un păianjen în țesătura din fier-beton a viitoarelor

batardouri, la înălțimea unui bloc cu zece etaje, ridică brațele spre ea. Găleata coboară și mai încet.

Tînăra cu ochii de culoarea frunzei de salcie, de la pupitrul de comandă al macaralei, nici nu clipește. Strînge manetele în palme. Își mușcă buza inferioară ca o școlăriță care nu-și amintește răspunsul la întrebarea pusă de învățător. În sfîrșit, găleata a ajuns în mîinile care o așteptau. Bărbatul își privește chipul în oglinda apei, care aproape se revarsă peste margini. E mulțumit. Nu s-a vărsat nici un strop. Bea cu lăcomie, după care își scoate casca de protecție, ridică găleata și și-o toarnă în cap.

— El e Victor Cangea, șeful echipei de ferar-betoniști, îmi spune inginerul Vasile Cengher.

I se face semn fetei de pe macara că totul e în ordine. A răspuns bine testului la care a fost supusă. Dacă a reușit să facă o rotație completă cu găleata plină ochi în cîrligul macaralei, fără să verse nici o picătură, înseamnă că și-a însușit finețea și precizia în manevrarea utilajului și poate lucra la montarea aparaturii sensibile cu care va fi echipată ecluza. E un gen original de testare prin care Victor Cangea, și nu numai el, verifică pregătirea și talentul celor care aspiră să lucreze în formațiile de elită de pe șantier. Uneori le cere să știe mai mult decît e nevoie, pentru a-și îndeplini în cele mai bune condiții îndatoririle. El susține că această exigență este marja de siguranță pentru situațiile de excepție. Un macaragiu poate manipula pe un șantier luni în șir doar legături cu fier-beton sau grinzi prefabricate, pentru ca, într-o zi, să i se ceară să ridice o mașină, un aparat ultrasensibil, pe care îl poate deteriora într-o fracțiune de secundă, printr-o manevră insuficient de bine controlată.

— Cel mai exigent e Victor Cangea, mai adaugă inginerul Cengher.

O parte din echipa lui se află acum sus, la douăzeci și șase de metri înălțime, aproape de cota finală a batardoului. Legați în centurile de siguranță, constructorii se mișcă cu o dezinvoltură de acrobați. Orice pas greșit poate fi fatal. Par niște alpiniști care urcă pe umerii lor un munte de beton, cu un volum de 350 mii metri cubi. Toată această uriașă greutate se sprijină pe schelăria metalică montată de fierarii-betoniști ai lui Victor Cangea. Ei sînt cei care trasează drumul. În urma lor vin betoniștii și le îngroapă opera în muntele de beton.

*

* *

Era toamnă, vacanța mare se terminase. Copiii își părăseau locurile de joacă, se adunau pe acasă. Taberele rămăseseră în grija paznicilor, rezistenți la singurătate. Litoralul se pregătea pentru o lungă tristețe.

În Palazu Mic se construise o școală nouă, mare și luminoasă, cu terenuri de joacă și sport. Victor Cangea se bucura. Cursurile vor începe peste cîteva zile. În clasa a noua vor trece la învățarea unor capitole noi din algebră și geometrie — pasiunea lui încă din clasa a șasea. O să aibă în program, pentru noul an de învățămînt, și alte materii care îl captivează : istoria și geografia.

În ajunul începerii școlii, mama îi spălase și călcase uniforma. Observase că îi rămăsese cam mică.

— Îmbrac-o, să văd cum îți vine. Poate mai dau puțin drumul la pantaloni.

— Nu-i nevoie, mamă. Nu mai merg la școală. Am vorbit cu vecinul. Mă ia cu el pe șantier la Constanța.

Se maturizase mai repede decît alții de vîrsta lui, erau mulți frați, și înțelegea greutățile familiei. Deși abia

împlinise șaisprezece ani, se simțea dator să-și ajute, după puterile lui, familia, să trăiască pe picioarele lui, să aducă un ban în casă. Îi plăcuse dintotdeauna munca — încă de la unsprezece ani lucra în fiecare vară la cîmp, cot la cot cu ceilalți țărani, nu se dădea în lături de la nici o treabă ce se ivea în gospodărie, și asta i-a fost de mare folos. Se dezvoltase bine, era puternic și sănătos.

— Ba, îți vezi de școală, s-a opus mama. O să ne descurcăm noi cumva, fără ca tu să renunți la școală.

— N-am spus, mamă, că renunț la școală. Pot să-mi fac liceul și la seral. Acum e important să învăț o meserie.

Cînd foștii lui colegi de școală răspundeau prezent la apelul profesorilor, Victor Cangea răspundea și el *prezent* pe șantierul depozitului frigorific din gară maritimă Constanța, odată cu sutele de constructori care începeau o nouă lucrare.

— Spui că ai optsprezece ani, îl sfătuise vecinul lui. Altfel nu te pot lua pe leafă la fierar-betonist. Ești trupeș. Arăți bine.

— Dar actele ?

— Lasă actele. N-o să se uite ei cu lupa la vîrsta fiecăruia. Nu vezi ce aglomerație e la serviciul personal ?

Vecinul se înșela. Funcționarul cu încadrările l-a descoperit imediat.

— Deci, cînd zici că te-ai născut dumneata ?

— La 20 ianuarie 1945.

— Ei, vezi ! Acum sîntem în 1961. N-ai decît șaisprezece ani. Nu pot să te trimit ca muncitor necalificat pe șantier. Trebuie să urmezi cursurile de calificare.

Oamenii de bine l-au înconjurat cu atenție din prima zi de șantier, i-au îndrumat cu omenie și răspundere primii pași în meseria grea și complexă de fierar-beto-

nist, iar el se arăta la înălțimea așteptărilor lor. Ager la minte, iute în mișcări, săritor la nevoile altora, Victor creștea în ochii tovarășilor lui de muncă, impunîndu-se ca un exemplu de disciplină și conștiinciozitate.

— Ține-o tot așa, i-a zis maistrul instructor, și o să ajungi departe.

— Eu nu vreau să ajung nu știu unde. Ceea ce doresc eu e să devin un bun meseriaș pe șantier.

— Asta zic și eu. Cînd ai devenit ceea ce se cheamă, în limbajul constructorilor, un *bun meseriaș*, înseamnă că ai ajuns, într-adevăr, departe.

Au trecut, de la aceste dialoguri, mai bine de douăzeci de ani. Cei mai frumoși ani din viața lui Victor Cangea. Cei mai bogați în satisfacții, în întîmplări și împliniri. Previziunile maistrului instructor s-au adeverit pe deplin. Ucenicul lui a ajuns departe. Atît de departe, cît îi cerea profesia lui de fierar-betonist, cît îi cereau munca și viața de constructor.

Pe șantierul canalului este muncitor specialist, cea mai înaltă treaptă a calificării. Pentru un astfel de specialist nu mai există probleme de nerezolvat, situații imposibile, îndoieli, rețineri, neclarități. Muncitorului specialist i se pune proiectul în mînă, el îl descifrează, își face propriile lui calcule, își elaborează propriul lui plan de organizare și, din clipa aceea, nimeni nu-l mai întreabă nimic, nici el nu mai are nevoie de nimeni. Scrie, undeva la loc vizibil, cu vopsea, data la care trebuie să fie gata lucrarea, ca s-o aibă tot timpul în fața ochilor, și la termenul respectiv vine comisia de recepție, o analizează cu toată exigența și semnează procesul-verbal de calitate.

— Vi s-au găsit vreodată erori ? îl întreb pe Victor Cangea.

— La noi, în profesia noastră de fierar-betonist, o eroare poate însemna o catastrofă. Armătura pe care o montăm noi dă rezistența construcției.

— Care trebuie să fie calitățile unui muncitor constructor de profesie fierar-betonist ?

— Priceperea și conștiința profesională. Toată această dantelărie de oțel, pe care o vedeți și pe care am împletit-o cu mîinile noastre, va fi încorporată în beton, ascunsă vederii. Dar, dacă un singur fir, din mii și zeci de mii de fire, o singură bară din scheletul unei construcții, ca cea pe care o ridicăm aici, nu sînt corect montate și sudate, acolo rămîne un punct slab al construcției, care poate ceda mai devreme sau mai tîrziu. Or, se înțelege că, în aceste condiții, muncitorul fierar-betonist trebuie să fie cel mai sever și mai neînduplecat controlor de calitate al propriei sale activități. O întreagă construcție, un baraj, un pod, un stîlp de înaltă tensiune, o grindă, un bloc de locuințe, la care lucrează zeci, sute de oameni, pot fi compromise de unul singur, de un fierar-betonist ce n-a respectat cu sfințenie tehnologia și proiectul de execuție.

— S-a întîmplat ca vreunul din oamenii dumneavoastră să se abată de la această disciplină ?

— E firesc să se întîmple, dar nu e firesc să treacă neobservată de ceilalți oameni din echipă. Eu am încredere absolută în toți cei douăzeci și opt de muncitori cu care lucrez, numai că asta nu înseamnă că nu-i controlez cu toată exigența, că nu sînt permanent cu ochii pe lucrarea lor. De ce e necesară atîta rigoare ? Pentru că, în construcțiile industriale, rar te repeți, fiecare nouă lucrare reprezintă, într-o măsură mai mare sau mai mică, o premieră tehnologică. Cu atît mai mult aici, pe șantierul canalului, la ecluze, unde toți ne putem socoti... începători, în sensul că avem foarte mult de învățat.

După terminarea depozitului frigorific din gara maritimă, s-au cerut cîteva formații de lucru, care să poată prelua și termina, într-un timp cît se poate de scurt, execuția podului de la poarta nr. 3. Maistrul însărcinat cu coordonarea lucrărilor căuta tineri foarte dinamici și inteligenți, cu o bună condiție fizică și care doresc să se afirme. Victor Cangea a răspuns *prezent* printre primii. Podul s-a ridicat în numai cîteva săptămîni.

Cînd a început marea acțiune pentru dezvoltarea și modernizarea litoralului românesc, întreprinderile de construcții căutau forță de muncă pînă în cele mai îndepărtate colțuri ale țării. Se angajau zilnic, pe șantierele din Mangalia, Mamaia, Eforie, Constanța, sute de constructori, dar tot nu erau de ajuns. Victor Cangea a înțeles că este în primul rînd datoria tinerilor dobrogeni să participe la înfăptuirea ambițiosului program de construcție a unei salbe de stațiuni de odihnă și tratamente pe țărmul Mării Negre, și a fost printre cei dintîi inimoși care au răspuns chemării.

Toate aceste stațiuni îi sînt astăzi tot atît de familiare ca și satul natal, pentru că a lucrat ani de zile la înălțarea noilor hoteluri. Cu fiecare cărămidă pe care o punea, Victor Cangea zidea în aceste palate ale soarelui și mării cîte un strop de căldură sufletească și de bucurie.

La șantierele navale din Constanța și Mangalia se comandaseră, în anii șaptezeci, nave de mare capacitate, cum nu se mai fabricaseră la noi pînă atunci, dar pentru aceasta trebuiau construite docuri uscate de dimensiuni corespunzătoare și într-un timp foarte scurt. Se cereau muncitori cu înaltă calificare și mai ales fierari-betoniști. Victor Cangea a răspuns și aici prezent, cînd era cea mai mare nevoie de el.

În București, construcția metroului era în plină desfășurare. Cînd s-a ajuns cu săpăturile la Podul Izvor și

pînzele freatice deveniseră adevărate coșmaruri pentru constructori, s-a cerut să se aducă de pe alte șantiere ale țării fierari-betoniști experimentați și destoinici, cu ajutorul cărora să se grăbească construcția castelelor din beton armat și scoaterea lucrării din această zonă. Victor Cangea a răspuns prezent cu dăruirea dintotdeauna. El știa că, trecînd prin toate aceste încercări, va deveni mai bun meseriaș, mai experimentat, mai călit pentru viitoarele lucrări la care va participa.

Așa a și fost. La Midia-Năvodari se deschisese șantierul combinatului petrochimic, unde, datorită dificultății lucrărilor de la unele obiective, nu se primeau decît muncitori de elită. Se lucra greu, fără toleranțe tehnologice, și într-un ritm căruia nu-i puteau face față decît tinerii viguroși, capabili să rămînă pe schele douăsprezece ore pe zi, dacă era nevoie. Victor Cangea a răspuns *prezent* fără întîrziere. Nici un alt combinat de aceste dimensiuni nu s-a construit într-un timp așa de scurt.

„Operațiunea" Canalul a început în toamna anului 1975, dar front de lucru pentru fierari-betoniști și betoniști s-a creat doar peste cîțiva ani. Atunci însă, cînd apelul a fost lansat, cînd ecluzele și podurile de beton puteau fi turnate, cu același sentiment al datoriei Victor Cangea a răspuns *prezent*. Fiindcă din copilărie, de la șaisprezece ani, șantierul a fost încorporat în viața sa, ca o latură esențială a existenței.

— Ce are particular profesia de fierar-betonist de la un șantier la altul ?

— Nici o lucrare nu seamănă cu alta întru totul. Aici, la ecluză, cînd am primit primul plan, mi-a fost teamă. Nu numai că n-am mai făcut niciodată așa ceva, dar nici măcar n-am mai văzut pînă atunci o ecluză. Primul fier l-am pus la minus șaptesprezece metri, la

vane și batardourile care închid apa pe galeriile de alimentare. Lucrare de complexitate maximă. La pereții ecluzei ne-a fost din nou teamă. Erau foarte înalți, iar poziția de montaj — suspendați în centurile de siguranță, zece-douăsprezece ore pe zi —, cît se poate de incomodă. Tot timpul trebuia să ne grăbim pentru a scurta durata de execuție. Betoanele de montaj, de la vane și batardouri, le-am dat gata cu două luni mai devreme față de prevederea din grafic. Cînd ne-a venit rîndul la concediul de odihnă, l-am refuzat în bloc, toată echipa, adică am cerut replanificarea lui, fiindcă nu puteam lăsa lucrarea pe alte mîini. Nimeni nu-i știa rostul, ca noi. Aș putea spune — ca să vă răspund la întrebare — că profesia de fierar-betonist se deosebește tot atît de mult, de la o lucrare la alta, ca și lucrările între ele. De aceea e interesantă și pasionantă pentru noi, cei care ne-am dedicat ei.

— Spuneați că vă încerca o anumită teamă în momentul cînd ați privit proiectul lucrărilor de la ecluză. Era reală teama aceea ?

— Da și nu. Da, pentru că ne aflam în fața unei lucrări de o amploare și o dificultate nemaiîntîlnite de noi, iar pe de altă parte, responsabilitatea pe care o simțeam ne crea, în mod firesc, o stare de emoție. Și nu, în același timp, deoarece, în subconștientul nostru, eram convinși că, în cele din urmă, o scoatem la capăt, că pînă acum n-am dat greș și că stă în puterea noastră să facem lucrări și mai dificile. Teama stă întotdeauna în vecinătatea certitudinii.

— Care era certitudinea dumneavoastră ?

— Echipa ! Toți cei douăzeci și opt de tovarăși de muncă : Mihai Bratu, Dumitru Codreanu, Vasile Gricu,

Stoian Panait, Ion Pristavu, Vasile Dălteanu și ceilalți cu care formăm, într-adevăr, o echipă.

Victor Cangea are dreptate. O echipă, în sensul exact al cuvîntului, înseamnă solidaritate, competență, dăruire, atribute care îi deschid drum spre cele mai nebănuite performanțe. Constructorii de pe șantierul canalului formează o astfel de uriașă echipă.

4

Eram în tren, în drum spre Constanța, și cîțiva constructori, cu care călătoream în compartiment — se urcaseră de la Cernavodă — vorbeau de-ale lor, de pe șantier. Despre praf și noroi, despre excavații și utilaje, despre recorduri și dificultăți, despre colegii lor de muncă.

Sporovăiala lor m-a prins, fără să vreau, într-o ascultare atentă. Mă amuza limbajul lor pitoresc, buna lor dispoziție, dar și întîmplările de care își aduceau aminte și care, așa cum erau ele relatate, se constituiau într-o fascinantă istorie a șantierelor. Unul dintre ei povestea, bunăoară, despre un oarecare Necula, excavatorist formidabil, care ar fi capabil, chipurile, să excaveze într-o zi cît zece la un loc, iar după terminarea programului de muncă pe șantier bea treizeci de sticle cu bere ca să-și potolească setea și să-și spele praful de pe gît. Doarme apoi două ore, nu mai mult, și se simte odihnit ca după o noapte întreagă de somn. Se scoală, face un duș rece, aleargă în parcul mașinilor și utilajelor și moșmondește pînă dimineața la excavatorul său. Îl unge, îi strînge șuruburile, îl dădăcește ca pe o ființă dragă, iar la ora începerii lucrului utilajul parcă lucrează singur. Mecanicul stă doar în cabină, îl supraveghează și din cînd în cînd îl mai îndeamnă cu cîte o vorbă bună, ca pe un cal

dresat, să-și iuțească ritmul. Îmi plăceau exagerările tovarășilor mei de călătorie și a doua zi am pornit pe șantier, să-l caut și să-l cunosc pe teribilul Necula. Iar, dacă e posibil, să scriu despre el.

— Îl cunoașteți pe Necula? îl întreb pe primul șef de lot pe care l-am întîlnit pe șantier.

— Dar cine nu-l cunoaște pe Necula? se minunează el și dă dispoziție să fie chemat cel pe care îl caut.

— Nu-i nevoie, vreau să merg eu la el, să-l văd chiar acolo, la fața locului, cum muncește.

Cineva m-a îndreptat spre punctul de lucru de la km 24, unde lucra Necula. Tot întrebînd, am ajuns la el. Dar nu mică mi-a fost mirarea cînd în fața mea a fost adus un puști ce nu avea mai mult de optsprezece-nouăsprezece ani, altfel maturizat și plin de umor.

— Cît pămînt ai excavat azi?

— N-am excavat nimic, pentru că eu sînt șofer, nu excavatorist.

Da, el era șofer și-l chema Vasile Necula, nu avea nimic comun cu cel despre care auzisem vorbindu-se în tren. Dau să plec, descurajat.

— De ce să plecați? mă ia la rost maistrul Iordache. Scrieți despre el. E cel mai bun șofer din coloană. A venit din județul Gorj ca muncitor necalificat. După o lună a intrat la școala de conducători auto. A luat examenul din prima încercare. Are abia un an vechime, dar cîștigă cîte cinci-șase mii de lei pe lună.

— Foarte bine, dar nu e omul meu. Eu îl caut pe alt Necula, despre care am auzit vorbindu-se în tren.

Cineva dintre cei de față îmi sare în ajutor:

— Atunci e vorba cu siguranță de Necula de pe șantierul portului de la Medgidia. E, într-adevăr, un constructor de excepție. Îl știu pentru că am lucrat împreună la Bumbești-Livezeni acum treizeci și cinci de ani.

Alerg la Medgidia. Întreb de... Necula. Chiar șeful șantierului se oferă să mi-l aducă. Peste cîteva clipe am în față un zdrahon trecut bine de a doua tinerețe, drept ca un catarg de corabie și zgîrcit la vorbă de-mi venea să las totul baltă și să-mi văd de treabă. În cele din urmă, am reușit să aflu de la el că a lucrat ca brigadier pe mai multe șantiere ale țării, începînd cu Bumbești-Livezeni, și speră să iasă la pensie tot de pe un mare șantier, poate chiar de aici, de la canal...

— Numai că eu nu mai sînt excavatorist. Am lucrat, ce-i drept, și ca excavatorist, pe Argeș și pe Valea Sebeșului, am lucrat și ca miner. Cunosc toate meseriile șantierului, ca să zic așa, dar aici, la canal, tot timpul am lucrat ca macaragiu la construcția podurilor.

Nu e ușor să cauți acul într-un car cu fîn, dar nici un om, cu nume obișnuit, între zecile de mii de constructori ai canalului. Nu m-am descurajat, totuși. Cineva și-a amintit că auzise vorbindu-se de un oarecare Necula pe șantierul ecluzei de la Agigea. În cîteva ore eram acolo.

— Îl caut pe tovarășul Necula, îi zic unui constructor cu cască albă de protecție.

— Trebuie să fie acolo, sus, pe platforma turnului de comandă, îmi spune el arătîndu-mi posibilul punct de lucru unde l-aș putea găsi.

Urc numaidecît. Priveliștea mă fascinează. Turnul are o înălțime de 26 de metri. De aici se comandă toate operațiile de ecluzare. Aparate și instalații dintre cele mai sofisticate umplu, deocamdată, în neorînduială, așteptînd să fie montate la locul lor, platforma turnului, largă de o sută de metri pătrați. O lucrare unică, executată — aveam să aflu mai tîrziu — de echipa de dulgheri a lui Eugen Clinciu, care a lucrat la cofrarea ei mai bine de o lună de zile. Cînd dulgherii au fost gata, au venit

betoniștii. În patru ore n-au avut ce face. Turnaseră o sută de metri cubi de beton cît ai bate din palme.

Betonul este adus la frontul de lucru prin conductă sub presiune și se toarnă mecanizat. Betoniștii doar îl nivelează. În schimb, dulgherii fac o muncă de mare migală și precizie. Ei n-au voie să greșească dimensiunile și cotele cofrajelor de cherestea, în care se va turna betonul, nici măcar cu un milimetru. Pentru că tot ce se face e artă. În execuția acestor cofrage dulgherii au încorporat 35 metri cubi de material lemnos și 25 tone de confecții metalice. Cît într-un pod peste canal. Ele au fost fasonate și sudate de lăcătușii și sudorii din echipa lui Ilie Dogărescu, profesioniști de clasă înaltă, formați la aceeași școală aspră a șantierelor din munți, de pe Olt și de pe Dunăre, ca și dulgherii lui Clinciu. Dar eu veniseм aici pentru altcineva.

— Aș vrea să vorbesc cu tovarășul Necula. Mi s-a spus că e aici, sus, m-am adresat unui muncitor.

— Necula *sînt* în concediu. Îi găsiți în stațiunea Agaua, mă lămurește el, sau mai bine zis mă încurcă și mai mult.

De ce „Necula *sînt*“ și nu „Necula este“ ? Și-apoi unde se află stațiunea Agaua ? N-am auzit niciodată de ea. Omul părea serios totuși. Am vrut să-l mai deranjez cu o întrebare, dar dispăruse.

Am consultat toate hărțile, am cercetat nomenclatura stațiunilor de odihnă, însă Agaua nu era printre ele. În cele din urmă m-am lăsat păgubaș, fiindcă după cum fusesem informat, în cîteva zile concediul lui Necula urma să se termine. Așa că am revenit după vreo săptămînă.

— Pe care Necula îl căutați ? Pe Aurel, pe Ionel, pe Radu sau pe Nicolae ? mă întreabă un maistru.

N-am știut ce să-i răspund și am zis într-o doară :

— Pe toți !

Mi-au fost prezentați pe rînd, cu precizarea că numele lor corect este Nicula și nu Necula. Așadar, Nicolae, cel mai vîrstnic dintre ei, treizeci și patru de ani ; Radu, treizeci și doi ; Ionel, treizeci și Aurel douăzeci și opt. Așa au venit frații Nicula pe lume. Din doi în doi ani. Este vorba de cei patru, de profesie constructori. Fiindcă de toți sînt zece : Marin e strungar la Năvodari, Petre e tehnician agricol, Marioara — agricultoare, Dumitru — tractorist, Gheorghe — cioban, Lenuța — agricultoare și ea. Aceștia din urmă au rămas în satul natal.

— Am fost informat, de către colegii dumneavoastră, că sînteți la odihnă, în *stațiunea* Agaua, îi spun lui Aurel Nicula.

— E o greșeală. Agaua e satul nostru natal, nu-i o stațiune de odihnă. Noi nu ne odihnim cînd mergem acolo. Dimpotrivă, muncim cît ne țin puterile. Îi ajutăm pe părinți la cîmp și în gospodărie. Desigur, acest gen de muncă e și o recreere pentru noi, care, ce-i drept, ne reconfortează mai mult decît orice stațiune. Toate concediile ni le petrecem la Agaua. Întotdeauna, numai în luna octombrie. Cum se apropie toamna, șefii noștri știu că trebuie să găsească o altă echipă, care să ne continue lucrările, fiindcă noi sîntem programați în concediu. Plecăm acasă la părinți, în... stațiune. Și, totuși, nu-i prea mare exagerarea. Cînd ne întoarcem din sat, unde mai tot timpul ni-l petrecem la culesul viei și al fructelor, sau la alte lucrări în cooperativa agricolă, sîntem mai bronzați decît cei care au stat la plajă pe litoral.

— Minunat prilej de a vă întîlni toți cei zece frați la casa părintească.

— Într-adevăr, așa este. Cînd ne adunăm laolaltă, ograda noastră devine un fel de tabără. Socotiți și dumneavoastră : noi zece cu perechile noastre facem douăzeci,

cu părinții douăzeci și doi, iar cu cei douăzeci și unu de copii ai noștri ajungem la patruzeci și trei de persoane. Ca la nuntă. Efectivul familiei, cum zice tata cu mîndrie, este însă în continuă creștere. Mama insistă să le urmăm exemplul : „sînteți frumoși și sănătoși, aveți tot ce vă trebuie, ne sfătuiește dînsa, de ce să nu faceți mulți copii ? Că, uite, nouă la bătrînețe, ne întinerește inima și ni se umple de bucurie cînd vă vedem pe toți adunați în jurul nostru, fie chiar și numai o dată pe an. Ce ți-ai putea dori mai mult ?"

— Înseamnă că familia Nicula din Agaua are perspective să depășească suta de suflete.

— Există, într-adevăr, această perspectivă.

N-am putut să nu-i întreb pe frații Nicula cu ce le stă mama în cale, cînd se adună cu toții acolo, pentru că nu-i ușor să pregătești, fie și numai o singură masă, pentru atîția oaspeți dragi care dorești să se simtă, cu adevărat, ca la mama acasă.

Unul dintre ei mă lămurește :

— Părinții noștri cresc în fiecare an cîte zece, cincisprezece porci. Cel mai gras dintre ei se sacrifică de obicei în octombrie, cînd mergem noi în concediu. Intră apoi dezastrul și între zecile de orătănii din ogradă. Mai avem vreo treizeci de oi, deci brînză și pastramă. Vedeți doar că și din acest punct de vedere ne simțim mai bine ca în orice stațiune. Tata mai ține și doi cai. El zice că îi ține din dragoste. Pentru că, de cînd se știe, caii n-au lipsit din grajdurile familiei. Dar tot atît de adevărat este că cei doi cai îi aduc venituri foarte frumoase. Cînd vrem să-i dăm bani, să-l ajutăm, tata face pe supăratul, și zice, mîndru : „dacă e vorba de bani vă dau eu vouă, pentru că, oricum, cîștig cel mai bine din familie".

Toți membrii familiei Nicula cîștigă bine. S-ar zice că pe primul loc în această ierarhie se află, totuși, Gheor-

ghe, ciobanul, dar după alții, el ar rămîne mult în urma bătrînului. Cei patru frați constructori au și ei cu ce se mîndri. În nici o lună, de cînd lucrează pe șantierul canalului, n-au mers acasă cu mai puțin de cinci-șase mii de lei. Nimic mai firesc.

Cantitatea de beton folosită în corpul ecluzei de la Agigea și în corpul celor două centrale hidroelectrice ar fi suficientă pentru construcția unui oraș cu zeci de mii de locuitori. S-au turnat 550 de mii metri cubi de beton hidrotehnic (rezistent la acțiunea de îngheț-dezgheț). În structura porturilor amonte și aval, ale ecluzei, s-au turnat alți 50 metri cubi de betoane. Ei bine, aproape o treime din această cantitate — gîndită, calculată și trasată de inginerii proiectanți —, a fost turnată de către echipa fraților Nicula. Restul, de către celelalte echipe din turele doi și trei, conduse de Marin Duca și Gheorghe Stan. Întrecerea între ture n-a slăbit niciodată, echipa Nicula deținînd cea mai mare parte a timpului titlul de fruntaș.

— Pe ce contați în această competiție ?

— Pe dorința fiecăruia de a se afirma profesional și de a cîștiga cît mai mult. Pe orgoliul și ambiția fiecăruia. Aici, nimeni nu vine să se distreze. Mai sînt și vînturălume, dar ei nu fac multă vreme umbră printre noi. Sîntem doisprezece în echipă, continuă Ionel Nicula. Eu sînt cel mai tînăr dintre muncitorii calificați. Cel mai în vîrstă este Gheorghe Oproiu. El are șaizeci de ani. Pe șantiere și-a petrecut mai mult de jumătate din viață : treizeci și șase de ani. Vă dați seama ce înseamnă asta ? întreabă el retoric, după care răspunde : înseamnă o extraordinară dragoste de a construi. Oamenii ca el construiesc din dragoste, precum meșterul Manole. Ceea ce construiești din dragoste nu are moarte. Nici această ecluză nu va avea moarte, pentru că a fost construită, ca

de altfel întreg canalul, cu multă dragoste. O lume întreagă vorbește despre canalele Suez, Panama și altele. Va vorbi și despre canalul Dunăre-Marea Neagră. Noi l-am construit în condiții mai grele, dar mai repede. Desigur, cînd vii pe un șantier, mai întîi te gîndești la cîștig. După aceea, cînd vezi că lucrezi la un obiectiv care va intra în istorie, dobîndești și un anumit orgoliu, o mîndrie aparte, simți că ești cineva, și atunci începi să lucrezi cu mai mult suflet și ai mereu sentimentul că totul și toți depind de tine. Te gîndești mereu cum să muncești mai bine, mai cu spor. Devii foarte inventiv, fără să-ți dai seama, lucrurile încep să intre într-un fel de automatism în care ești prins tu însuți. Nu mai simți oboseala, totul parcă merge de la sine. Te minunezi singur de ceea ce îți iese din mîini. Cei din jur te privesc cu admirație, iar tu nu poți spune că faci ceva neobișnuit. În această fază ai ajuns un constructor adevărat, un constructor total, ca să spun așa. Un astfel de constructor este Gheorghe Oproiu. Am învățat multe de la el. Mai lucrează cu noi în echipă Romică Mihai, Vasile Aniței, Ionel Ciobanu, Mihai Poteraș și patrusprezece ostași în termen. Ei au venit ca muncitori necalificați. Se vor lăsa la vatră ca meseriași calificați. Se vor lăsa la vatră e un fel de a zice, pentru că toți doresc să-și schimbe uniforma militară, după terminarea stagiului, cu salopeta de constructor.

— Toți cei patru frați sînteți tineri ca vîrstă, însă vechi ca meseriași, pentru că, așa cum spunea inginerul George Popescu, directorul adjunct al Grupajului de șantiere canal și docuri al Întreprinderii de construcții hidrotehnice Constanța, v-ați început profesia de constructor foarte devreme, la optsprezece-nouăsprezece ani. Prin ce vă deosebiți între dumneavoastră ?

— În primul rînd după nume. După înfățișare semănăm într-atît, că mulți ne confundă, spune Niculae Nicula.

— Cum ați construit cele trei faruri de la intrarea în portul Constanța despre care auzisem eu ceva de la inginerul George Popescu ?

— Cum să le construim altfel decît în cele mai bune condiții, ca să zic așa. Primul l-am dat gata la termenul stabilit în grafic. Al doilea, la care aveam de-acum oarecare experiență, l-am terminat cu vreo cinci zile mai repede. Numai că nu s-a sesizat nimeni. Asta ne-a cam deranjat, dar n-am zis nimic. Ne-am apucat de al treilea far. De data asta ne-am gîndit să le facem șefilor noștri o surpriză. Adică să reducem durata construcției la jumătate față de primul far. Eram de capul nostru și făceam ce vroiam, adică ce trebuia să facem. Aveam proiectul, aveam materialele și ne puteam organiza cum doream. Eram mai tineri pe atunci și puteam să lucrăm douăzeci de ore din douăzeci și patru. Firește, n-am făcut acest exces, însă douăsprezece ore am lucrat frecvent. Zorii ne găseau pe ziduri, iar amurgul la fel. Construim după programul de muncă al țăranilor, că doar și noi, cei patru frați Nicula, sîntem pe jumătate țărani și am fost deprinși cu munca de cînd am învățat să ne ținem pe picioare. Controale nu prea veneau, pentru că toți știau că ne vedem de treabă. La conducere ne bucuram de încredere și, la rîndul nostru, treceam pe acolo doar la ședințele de partid și U.T.C., ori la alte convocări. După trei luni de zile, pe la ceasul prînzului, ne-am îmbrăcat în haine de oraș și am bătut la ușa tovarășului director. Cînd ne-a văzut, a făcut ochii mari. „Ce-i cu voi, Nicula ? ne-a întrebat dînsul, mirat. Nu sînteți la lucru sau aveți vreun eveniment în familie și mie nu mi-ați spus ?“ „Nu, n-avem nici un eveniment în fami-

lie, tovarășe director, dar știți, azi e întîi octombrie și noi plecăm în concediu. Sîntem programați. Mergem în stațiunea Agaua. Părinții au de lucru pînă-n gît", îi spunem noi. Dumnealui devine tot mai mirat: „Bine, dar farul, cine-l construiește, tata mare? Știți doar că..." „Ce far, tovarășe director? facem noi pe naivii. Care far!" „Eu cred că voi ați luat-o razna. Probabil v-a bătut prea mult soarele în cap acolo sus, pe schelă, se înfurie de-a binelea tovarășul director. Ce-i asta «care far?» Vezi bine că e vorba de farul numărul 3, pe care trebuie să-l terminăm la sfîrșitul acestui an. Nu știați?" Iar noi, de colo, afectați: „Păi bine, tovarășe director, dar farul numărul 3 e gata de azi dimineață. Mergeți și-l vedeți. L-am și predat electricienilor, pentru a începe lucrările de instalații." Tovarășul director nu știa ce să mai zică. Nu-i venea să creadă. Își imagina, probabil, că ne ținem de farse. După o clipă de gîndire a sunat-o pe secretară și i-a spus să transmită unuia Matei dispoziția de a pregăti șalupa. Ne-a luat cu dumnealui și am pornit ca o săgeată de-a lungul țărmului. În cîteva minute eram în apropierea farului numărul 3. Din ceața dimineții, care se lăsase peste întinderea apei, farul nostru se înfățișa vederii ca un semn de exclamare a bucuriei. „Nimeni niciodată n-a construit atît de repede un far", a spus atunci tovarășul director, și i-au dat lacrimile de emoție. Asta era în 1977. După care, am venit aici, la ecluza de la Agigea.

Furat de povestea fraților Nicula, am uitat, de fapt, că eu eram în căutarea unui mecanic de utilaj cu acest nume. Mi-am continuat investigațiile.

— Avem, într-adevăr, un excavatorist pe nume Necula. Necula Constantin, mă informează șeful personalului de pe Șantierul național al tineretului. Lucrează la kilometrul 51,700. El trebuie să fie cel pe care îl căutați.

Ajung cu o autobasculantă la punctul de lucru indicat, în zona colinară. Mașinile sînt ambalate la maximum, alunecă pe pămîntul amestecat cu cretă, ca pe o rampă unsă cu ulei. Țevile de eșapament se îneacă cu fum, motoarele tușesc ca niște asmatici. Zeci de mașini — concentrate pe o suprafață de teren cît jumătate dintr-un stadion — fac pămîntul să vibreze sub roțile lor.

Tocmai se anunță retragerea din perimetrul de lucru. Se va pușca. Un control riguros al zonei, pentru a evita orice accident. Artificierul primește ordinul pe care îl așteaptă. Manevrează declanșatorul. Cele două tone de exploziv, introduse în găurile din mal, se dezlănțuie. Explozia derochează mai bine de o sută de mii de metri cubi de pămînt. Pentru transportul lui în depozitul special, vor lucra o sută de mașini și trei excavatoare, timp de o săptămînă.

— Eu sînt excavatoristul Constantin Necula, se prezintă un tînăr vînjos, cu părul castaniu ieșindu-i de sub casca de protecție.

— Am auzit vorbindu-se frumos despre dumneavoastră și am vrut să vă cunosc. Cum ați ajuns pe șantierul canalului ?

— Terminasem liceul și nu prea mă mulțumea ceea ce făceam. Mă încadrasem învățător suplinitor la o școală primară. Am toată stima pentru învățători, dar mie nu-mi place statutul de suplinitor. Eram convins că trebuie să fac ceva mai potrivit cu temperamentul și forța mea fizică. M-am gîndit la un șantier de construcții. Aș fi preferat o hidrocentrală sau așa ceva. Chiar mă pregătisem să plec în Munții Căliman, pe șantierul carierei de sulf. Mă fascinau dimensiunile lui. Tocmai atunci însă s-a hotărît începerea lucrărilor la canal și n-am mai stat pe gînduri. M-am prezentat la inspectoratul școlar și mi-am spus dorința. Am fost înțeles și ajutat. După aceea, am

apelat la Comitetul județean al U.T.C., cu rugămintea să mă trimită pe Șantierul național al tineretului. N-a fost necesar să zic de două ori. Era nevoie de tineri, și m-au trimis cu primul transport. Era chiar a doua zi după revelionul 1977. La cîteva luni, în primăvară, mi-am adus soția și cei trei copii. Nu puteam trăi fără ei. La început a fost mai greu, nu eram învățați cu condițiile de tabără. După aceea, ne-am obișnuit. Nu ne lipsea nimic. De cum am sosit pe șantier am intrat la școala de calificare de la Poarta Albă. Practic, se învățau acolo toate meseriile cerute pe un șantier de construcții. M-am interesat care e cea mai grea. Mi s-a spus că cea mai grea e meseria de mecanic de utilaje. Pe aceea am și ales-o. Faci, într-adevăr, într-un schimb, mii și mii de manevrări, de simți că se înfierbîntă manetele în palmele tale, și curge sudoarea din ele. Trebuie să ai brațe cu fibre de oțel în această meserie. Iar dacă nu ai, ți le formezi. Eu m-am născut, cred, pentru meseria de excavatorist..."

5

Cît timp nu vorbește, comandantul „Șantierului național al tineretului este cu totul și cu totul un om obișnuit. Mai mult scund decît înalt, poate sub greutatea normală, pare un țăran de la cîmpie, care nu știe de ceas și de ore de muncă, și care se închină la soare din zori pînă în asfințit, și din primăvară pînă toamna tîrziu, cînd norii aducători de zăpadă îl învăluie în lințoliul lor întunecos, smulgînd din glia roditoare minuni pentru mesele zeilor. Iute și spontan în gesturi și mișcări, ți-l poți imagina pe Nicolae Ivanov, muncitor la un strung clasic, care îi cere mii de manevre, într-un schimb de lucru, concentrat pînă la identificarea cu mașina și piesa pe care o strunjește într-un tot unitar, cu toate trăirile sufletești întipărite în cutele frunții și obrazului. Poți să-l iei, la prima vedere, drept un tînăr țăran din Țăndăreii Bărăganului, unde s-a născut, și tot atît de bine îl poți lua drept un tînăr muncitor dintr-o mare uzină, cum ar fi „Progresul" Brăila, unde a trecut, cu ani în urmă, pragul bărbăției, al maturității politice și profesionale, unde s-a calificat ca strungar și s-a călit, în bună măsură, pentru ceea ce-l aștepta mai tîrziu.

Privindu-l din alt unghi, oricare ar fi el, chipul lui ți-ar putea sugera imaginea unui pilot de încercare, născut pentru sfidarea riscurilor. Sau a unui marinar care

urcă și coboară la nesfîrșit pînzele corăbiei, orientîndu-le în direcția vîntului bun.

— Te-ai gîndit vreodată să te faci aviator ori marinar ?

— Ba bine că nu ! Au fost visurile copilăriei mele. Simțeam dorința să fac ceva aparte, ceva mai puțin obișnuit, și, bineînțeles, zborul îmi dădea cel mai mult tîrcoale. Mai tîrziu m-am convins că totul nu e să zbori, purtat prin văzduh de un aparat perfect, ci să ai aripi și avînt în tine însuți. Ocazia de a le folosi va veni curînd.

— Să vorbim, în acest caz, de primul tău „zbor".

— La treisprezece ani s-a întîmplat acest lucru. Terminasem șapte clase la Țăndărei, în orașul natal, și trebuia să-mi aleg drumul în viață. Am „zburat" cu... trenul, la Brăila, cetatea tuturor posibilităților pentru generația mea din această zonă a Munteniei. La meseria pe care doream s-o învăț, erau cei mai mulți candidați. Așa a fost dintotdeauna la strungărie. Căci despre strungărie este vorba. E o meserie care îți pune la încercare calități aparte, cum ar fi puterea de concentrare, îndemînarea și siguranța de sine. Nu e cazul să mă laud, dar am intrat printre primii și am devenit un bun strungar. Ca dovadă, după trei ani, eram numit șef de echipă. A fost cea mai frumoasă perioadă din viața mea de muncitor. Lucram în atelierul tineretului, și acest atelier ajunsese model pe uzină. După alți cinci ani, am ajuns maistru. Tot în atelierul tineretului. Eram cîțiva zeci de tineri, gata să ne luăm la trîntă cu toată industria constructoare de mașini, cînd era vorba de întrecerea pentru calitate și productivitate. Speriaserăm toată uzina cu indicii stabiliți în atelierul tineretului, într-o perioadă în care se asimilau o mulțime de utilaje noi, diverse tipuri de excavatoare, și nici unul dintre noi nu cunoștea o mai mare mîndrie ca aceea de a contribui la grăbirea acestor

asimilări și la asigurarea performanțelor lor. Aveam toți un singur gînd : să facem treabă bună pentru ca excavatoarele cu marca „Progresul" Brăila să devină comparabile cu oricare altele de pe piața mondială. Știam ce fel de utilaje fabrica fiecare firmă, similară, importantă din lume, și cu ce performanțe, și noi ne întreceam cu cele mai bune dintre ele. Aveam o poftă teribilă să-i batem pe toți la calitate, pentru că eram convinși de un lucru esențial : în uzina noastră lucrau muncitori și specialiști de cel mai înalt nivel al competenței profesionale. Au urmat cîteva distincții internaționale, la tîrguri tradiționale din diverse țări, inclusiv „Medalia de aur", și odată cu aceasta excavatoarele și celelalte utilaje fabricate de noi își primeau pașaportul de încredere pentru orice piață de pe cele cinci continente. Iar noi, tinerii muncitori și specialiști de la „Progresul", simțeam cum ne cresc aripi, care ne purtau, în zbor, spre visuri dintre cele mai temerare. Unul dintre ele era și acela de a construi un utilaj de mare capacitate, mai exact, un excavator uriaș, cum fabricau doar trei-patru țări din lume. N-aș vrea să folosesc cuvinte mari, dar pot să vă asigur că excavatorul de 8 metri cubi, cu care lucrăm aici pe șantierul canalului, la aceleași performanțe ca și cele străine, de import, s-a născut din aceste visuri ale noastre.

Sună unul dintre telefoanele de pe biroul comandantului Șantierului național al tineretului. Nicolae Ivanov mă roagă să-l scuz. Știa de ce își cere scuze. Pentru că o convorbire telefonică durează, durează...

— Avem probleme, tovarășe director... A sărit bandajul de la motorul excavatorului 1, după șase ore de mers neîntrerupt... se sudează la sistemul de fixare... Foreza a lucrat toată noaptea... Ioniță, da, el a lucrat toată noaptea. A dat patruzeci de găuri... Să vină artificierii... EKG-ul 3 pornește la ora 5... Dați-mi 3-iul mare. Îl bă-

găm în marș, în două ore... Nu avem decît patru *deturi* disponibile... Nu putem ține patru sute de *belazuri* cu patru *deturi*... Fără încă trei *deturi* nu ne putem mișca... *Detul 2* trebuie dus imediat în depozitul de pămînt... Avem 5 kilometri de canal pe care îi putem preda oricînd... Mai trebuie de aranjat taluzele... Excavatorul de 8 metri cubi nu poate acționa aici fără asistență din partea dumneavoastră, a *sut*-ului... Ieri era în poziție de răsturnare, malurile au cedat... N-am găsit pe nici unul din oamenii dumneavoastră... Ăla urca cu buldozerul la o diferență de nivel de patru metri, cu frînele trase și i-a ars motoarele... Cînd nu vrei să faci o treabă, găsești o mie de motive... Trebuie un pic de inițiativă... Abagiu și Ranga să intre tare cu mecanicii pe 2 și 3, și să le pună în funcțiune pînă mîine dimineață. Vă informez că 32-iul e scos pentru reparații, dar au trecut trei săptămîni și nu s-a apucat nimeni de el... Din patru EKG-uri mari, trei, v-am mai spus, nu lucrează... Doi-ul mare are rotorul cu bandajele motorului sărite, iar trei-ul mare intră în priză la ora unsprezece... Cu două autoîncărcătoare nu se poate face treabă... Am discutat cu inginerul șef... Nu uitați că am neapărată nevoie să vină artificierii, că stau excavatoarele mari...

Pune telefonul în furcă și întreabă, prin stația radio, pe cineva :

— Cum stai, Ioniță ?

— S-ar putea să-l opresc pe 33. Fisura a pornit spre pivot.

— Nu-l opri pînă după-amiază.

— S-ar putea și 21...

— Ocupă-te de 21, că astăzi trebuie să pușcăm. Am vorbit cu directorul *sut*-ului să ne trimită artificierii.

— Băiatul ăla de pe 21 n-a mai grisat brațul de luni de zile. Nu-i este rușine ?

— Se vede că nu. Cu mișcarea castorului te ocupi tu. Avem doi kilometri, pe care trebuie să-i predăm.

— Putem lua un Lipcăr din față ?

— Cel mai apropiat Lipcăr îl băgați în zona cea mai apropiată.

— 95 are niște scurgeri, și trebuie să remediem defecțiunea.

— Vezi că Nistor a condiționat terminarea lucrărilor la fundul canalului dacă îi dăm un excavator pînă pe 30.

— I-l dau pe cel de la kilometrul 45.

— Lipsește cineva la tine ?

— Firan. A venit azi-noapte beat. Era să-și rupă gîtul cînd a coborît din autobuz, dacă nu l-ar fi prins cineva în brațe... L-am trimis la culcare.

Închide aparatul și-i cere secretarei legătura cu tabăra :

— De ce nu sînt toți activiștii cu elevii pe canal ?

De la celălalt capăt al firului i se răspunde :

— Au plecat cu trei elevi la policlinică, în Constanța...

— Dacă s-ar fi îmbolnăvit cincisprezece elevi, ar fi mers cincisprezece activiști cu ei la policlinică ?

— ...

— Să nu mai rămînă nici un activist în tabără. Să-i văd pe toți pe șantier.

— Vreau să vă raportez că nu avem geamuri la camera activiștilor...

— Daniel ! Tu răspunzi de viața elevilor brigadieri, nu de geamuri. Așa că ai grijă cum sînt supravegheați și lasă treburile administrative în seama administratorului.

Închide telefonul și ne reluăm discuția. Parcă ar vrea să se explice : Am excavat în tronsonul tineretului 68 milioane metri cubi de pămînt și rocă, între kilometrii 45 și 55, zona de *creastă* Straja-Cumpăna și am turnat

480 000 metri cubi de betoane în zidurile de sprijin. Sau, dacă vreți, efectuăm cu brigadierii un volum de lucrări în valoare de patru miliarde de lei. Ca să faceți o comparație, rețineți că primii 40 de kilometri, de la Cernavodă încoace, au costat doar două miliarde, pentru că lucrările au fost mult mai ușoare. Fac precizarea aceasta ca să înțelegeți mai bine cu ce probleme s-au confruntat și se vor mai confrunta, pînă în final, cei cîțiva zeci de mii de muncitori, elevi și studenți brigadieri de pe Șantierul național al tineretului.

Sună din nou telefonul. Comandantul răspunde :

— Pe cine căutați ?

— Pe Radu, se aude în pîlnia aparatului.

— Care Radu ?

— Radu, șoferul din Dorohoi...

— Păi, de unde să-l iau eu, fată dragă, pe Radu al dumitale ? Aici sînt mii de șoferi.

— E unul negricios cu mustață. Vă rog frumos. Nu mi-a scris din iarnă.

— Uite ce e : acum, în momentul acesta, nu-l pot găsi. Dar o să-l caut și o să-l iau la rost. În cel mult o săptămînă o să primești veste de la el.

Închide telefonul și își continuă firul discuției :

— ...iar elevii și studenții lucrează pe toată lungimea canalului, de la începerea lucrărilor. Mai precis, de la 1 martie 1977. Ei sînt cazați în tabăra centrală Cumpăna. Misiunea noastră este să calificăm cît mai mulți tineri, să le dăm o meserie sigură și utilă societății. Am calificat pînă acum peste șapte mii de constructori în toate meseriile cerute de șantiere.

Ah, blestematul acela de telefon ne întrerupe din nou. Comandantul se uită la ceas înainte de a ridica receptorul. E ora șapte și treizeci de minute.

Mă pune la curent :

— E ora la care încep rapoartele de activitate pe ultimele douăzeci și patru de ore, după care ridică receptorul : Ascult !

— Excavatorul 1, defect în schimbul întîi, iar în schimbul doi, cinci ore activitate, se aude vocea celui care raportează, iar trei ore a staționat, din lipsă de autobasculante...

— De ce n-au fost mașini ?

— Fiindcă, după ce l-am reparat, maistrul n-a mai dirijat mașinile acolo.

— Cît a realizat ?

— 1216 metri cubi.

— EKG-ul 4 raportează !

— Unsprezece ore activitate, 3 300 metri cubi realizați. În schimbul doi o oră defect, iar două ore n-a avut tensiune. Realizat 2 200 metri cubi.

— Verifică de ce n-a avut tensiune !

— Am verificat. A fost un cablu pușcat...

— EKG-23, te ascult !

— Trebuia să facă 2 000 metri cubi în zece ore. O oră era afectată pregătirii utilajului. Și-a realizat sarcina. În schimbul doi, a staționat o oră, din lipsă de autobasculante și a realizat 2 625 metri. În total, față de 4 000 metri cubi, a realizat 4 800 metri cubi.

— Aștept, EKG 30 !

— În schimbul întîi, opt ore activitate. Trei ore lipsă mașini. În schimbul doi, douăsprezece ore activitate. Realizat total 4 535 metri cubi.

— S-3650 ești la rînd !

— O oră, din zece, defect, în schimbul unu. Am făcut 1 575 metri cubi. În schimbul doi, 1 600 metri cubi. Depășire : 175 metri cubi față de plan...

Sună telefonul negru !

— Vă caută județul Timiș, spune secretara.

Nicolae Ivanov ridică receptorul. Schimb de saluturi, după care :

— Mai veniți și dumneavoastră, tovarășe prim secretar, să vedeți cum răsare soarele la Straja, iarna. Vă asigur eu că soarele răsare și iarna, nu numai vara, aici, la mare. Doar aveți cîteva sute de elevi și studenți pe șantier...

Continuă rapoartele maiștrii de la betoane :

— Atelierul 4, cumulat : total pe data de 3 martie, 912 metri cubi de beton turnat, față de 1 100 metri cubi. S-a întrerupt curentul la vibratoare.

— Raportați situația coloanelor auto !

— Coloana auto Bacău : În schimbul întîi — 110 mașini. În schimbul doi — 230 mașini în activitate, plus 15 mașini la piatră. Deci 230 mașini în activitate, din 270...

— Coloana Harghita...

După terminarea rapoartelor, comandantul Șantierului național al tineretului face o simplă adunare al cărui rezultat îl nemulțumește vădit, chipul lui întunecîndu-se ușor.

— Lucrăm pe tronsonul nostru cu circa trei sute de utilaje diverse și circa opt sute de autobasculante de la 16 la 100 tone fiecare, trimise de întreprinderile de transporturi auto din județe. Desigur, ideal ar fi ca toată această forță mecanică de excepție să lucreze din plin, două schimburi pe zi. Aceasta, însă, nu e posibil. Condițiile de lucru pe șantier sînt foarte grele, și defecțiunile apar frecvent. Am avea nevoie de un stoc mai mare de piese de schimb și, mai ales, de anvelope, acumulatori, electromotoare, cutii de viteză. Dacă n-am avea asemenea probleme, construcția canalului ar fi durat mult mai puțin. Numai că, se știe, nimic nu se poate construi fără difi-

cultăți, și cu atît mai puțin un canal de dimensiunile acestuia.

Sună telefonul alb :

— La ora douăsprezece și treizeci, ședința de comandament cu toți șefii de lot, secții, directori, șefi de coloană, anunță cineva...

Cît timp nu vorbește, Nicolae Ivanov este un om absolut obișnuit. Cînd deschide însă gura și începe să vorbească, devine autoritar, impune respect și ascultare, își dezvăluie forța, energia și cumpătarea. Își dezvăluie sufletul, și pentru asta tinerii, oamenii cu care lucrează îl iubesc și îl stimează. Îl înțeleg perfect, și legătura între ei, comunicarea, se încheagă pe loc. Deviza lui, în relațiile cu brigadierii, cu cadrele de conducere de pe marele șantier, cu oamenii în general, este foarte simplă : „Să-i înțelegi ce vor. Să pătrunzi dincolo de cuvintele lor. Uneori, cuvintele sînt bine alese, alteori, nu. Să pornești de la convingerea că cel care ți se adresează este bine intenționat și cinstit. Să-l faci să simtă că ești de partea lui. Cînd îl refuzi, să-și dea singur seama că nu poți face altfel."

În uzina din Brăila, Nicolae Ivanov călca pe urmele muncitorilor de mare prestanță. După terminarea liceului seral și a cursului de maiștri, a fost considerat unul din oamenii de bază ai întreprinderii. În vara anului 1970, la Conferința Comitetului municipal Brăila al Uniunii Tineretului Comunist, a fost ales în conducerea organizației și trecut în munca de activist. La puțin timp după aceea a urmat cursurile Academiei „Ștefan Gheorghiu" și a fost promovat la Comitetul județean al U.T.C.. A dovedit și în munca politică același talent, aceeași perseverență, și rezultatele lui sînt repede remarcate. Așa se face că, după numai doi ani, este trecut activist la Comitetul Central al U.T.C. Această muncă îl pasionează prin diver-

sitatea, prin complexitatea și frumusețea ei. Lucra cu oamenii, cu tinerii de diverse profesii, era pus în situația de a rezolva mereu probleme cu care nu se mai întîlnise și care îi solicitau calități pe care și le descoperea acum pentru întîia oară, și care, puse în valoare, îl formau și-l dezvoltau pe el însuși ca activist, ca om.

Nicolae Ivanov povestește :

— Experiența mea de viață a început, într-adevăr, în colectivul muncitoresc de la Uzina „Progresul". Am învățat acolo, în primul rînd, ce e disciplina și răspunderea față de sarcinile de producție sau de partid. În cinci ani, n-am avut nici o întîrziere la program, nici o absență. Munca îmi ordonase viața după rigorile intransigenței muncitorești, și era o adevărată plăcere să lucrezi într-un asemenea climat. Ca activist, apoi, mi-am completat această experiență de viață cu date noi despre oameni, despre caracterul, temperamentul, personalitatea lor. Vreme de patru luni am lucrat într-un colectiv al Comitetului Central al partidului, care controla și îndruma activitatea de pregătire a tineretului pentru apărarea patriei, condus de un activist în vîrstă, trecut prin multe în viață, de la care am învățat, în acea scurtă perioadă, lucruri pe care poate nu le-aș fi învățat niciodată. Bunăoară, știința de a te face ascultat și respectat într-un colectiv, prin exemplul personal de muncă, de comportare, prin modestie și onestitate, prin generozitate și altruism.

Munca de instructor al Comitetului Central al U.T.C. în județele Hunedoara și Galați a fost a treia școală a vieții mele, aș putea spune. Problemele unui județ sînt problemele țării la scară redusă. Ca activist, trebuie să le cunoști și să le stăpînești pe cît posibil în toată complexitatea lor. M-am familiarizat cu multitudinea aspectelor pe care le cuprinde activitatea din industrie, din agricul-

tură, din viața socială și culturală, dar revelația adevărată a fost tot descoperirea oamenilor, a unor tipuri de oameni pe care, după ce îi cunoști, rămîi convins că fără ei lumea ar arăta mai urît și că, de fapt, ei sînt cei care împing istoria înainte. Nicăieri n-am întîlnit însă oameni atît de integri și de complecși ca aici, pe șantierul canalului, pentru că înșeși împrejurările dure îi pun în evidență. Iată, de pildă, am în colectiv cîțiva constructori care îmi dau sentimentul că fără ei canalul nu ar fi putut fi construit. La rece judecînd lucrurile, aș spune : ba s-ar fi construit și fără ei, dar mult mai greu. Unul dintre ei este maistrul Gheorghe Linder, șef de lot la betoane ; altul este inginerul Vasile Sintea, șeful secției întîi, inginerul Dinu Nistor, șeful lotului drumuri, și mai departe : inginerul Marin Bozdog, șeful șantierului ; Mihai Ștefănescu, excavatorist ; maistrul Gheorghe Ion 2 ; Costache Rotaru, inițial excavatorist, iar acum maistru de clasă ; Vasile Dunca, buldozerist ; Gheorghe Simionescu, autogrederist ; maistrul Nil Popescu, șeful formației de reparații electropompe și motopompe ; betonistul Halaszi Alexandru ; Cornel Sava, director cu probleme de mecanizare, și nenumărați alții. Ei nu sînt dintre cei care nu greșesc. Nu sînt niște sfinți sau niște acrobați care umblă ca pe sîrmă. Dimpotrivă, deseori sînt colțoși, încăpățînați, și uneori prea orgolioși, dar întotdeauna cu inima deschisă și cinstiți. Am cunoscut și oameni așa-zis „model", care au ieșit la pensie de bătrînețe fără să fi avut la dosarul lor nici măcar o mustrare, pentru că ei n-au greșit niciodată, fiindcă niciodată nu s-au implicat în probleme dificile, nu s-au luat niciodată la trîntă cu dificultăți care păreau de neînvins. Ei sînt dintre cei care nu se „bagă", care zic „nu se poate", și îi lasă pe alții să se arunce cu capul înainte, să primească cucuiele, care știu să se acopere cu argumente și cu hîrtii, care stau la locul lor, mai

întotdeauna călduț, comod, mulțumiți de ei pînă peste cap.

Constructorii de care vorbeam sînt din aluat tare ca piatra, știu să primească bobîrnace, știu să piardă, pentru a ieși, însă, mereu învingători. Pe acest șantier nu poți să nu greșești, pentru că te afli permanent în fața a nenumărate necunoscute. Cum ieși însă din greșeală, cum o dregi, cum depășești situațiile-limită ? Iată întrebări la care tinerii brigadieri au învățat să răspundă prompt și să iasă cu fața luminată de succes. Lupta cea mai aprigă pe care o purtăm de la începutul lucrărilor este împotriva pînzelor freatice care erup și ne inundă. Ca să stăpînești aceste ape subterane, de o forță nebănuită, trebuie să fii un constructor total : curajos, priceput, rezistent din punct de vedere fizic și inventiv. Cei despre care amînteam și, repet, sînt sute și mii ca ei, sînt tocmai ceea ce se poate numi un constructor total.

Șantierul canalului este în mîinile unor astfel de oameni, care, dacă ar fi, spre exemplu, conducători de oști sau mai știu eu ce, s-ar descurca la fel de bine, ar învăța să stăpînească la fel de autoritar situația, pentru că ei nu știu să dea înapoi. Șantierul nostru este șantierul „Port drapel" al țării, expresie a forței economiei noastre naționale, a capacității clasei noastre muncitoare, a intelectualității noastre tehnice și, mai presus de orice, o înaltă școală de formare profesională și spirituală a tinerilor.

Brigadierii noștri au fost primii în întrecerea cu ceilalți constructori de pe șantier, aproape an de an. Ambiția noastră a fost să ne situăm permanent înaintea graficelor de execuție. Prima cupă de beton s-a turnat pe tronsonul nostru la kilometrul 40, în data de 16 decembrie 1979, cu două săptămîni înainte de grafic. Era ger și viscol. La prima vizită a șefului statului pe șantierul nos-

tru, noi eram în vîrful muntelui, la cota 27. Ne-am angajat să ajungem la cota 0, cu excavațiile, într-un timp record. Specialiștii nu prea ne împărtășeau entuziasmul fiindcă știau precis ce greutăți aveam de străbătut. Totuși, ne-am ținut de cuvînt scurtînd cu o lună de zile termenul stabilit prin plan : excavațiile în zona colinară s-au făcut în cea mai mare parte iarna, pe viscol și geruri cum numai în Dobrogea se abat.

În asemenea condiții, nici evenimentele n-au lipsit. În primăvara anului 1980, urcam pe o rampă de la cota 0 la cota 10 cu un excavator de opt metri cubi, care are o greutate de numai... 320 de tone. Cu puțin timp înainte, urcase altul de 4,6 metri cubi și nu s-a întîmplat nimic. Rampa a rezistat. Acum, la pupitrul de comandă era un tînăr cu un stagiu doar de cîteva luni pe șantier. A început urcușul. La un moment dat, din cauza amperajului, șenilele au început să patineze. Băiatul s-a speriat și a făcut o manevră greșită. Rampa a cedat și utilajul s-a înclinat, gata să se răstoarne. Situația era foarte critică. Prăbușirea excavatorului ne-ar fi scos din ritmul nostru pentru multă vreme. Am mobilizat forțe sporite pentru săpături și umpluturi cu piatră. Taluzul-rampă a fost astfel consolidat, dar treaba a durat zece ore, în care nimeni n-a lăsat uneltele din mînă, nimeni nu s-a odihnit, deși termometrele arătau minus șaisprezece grade. La comanda utilajului a trecut apoi un mecanic cu experiență. Munca a fost reluată. S-a stat altădată și douăsprezece ore cu apa și nămolul pînă la glezne, pentru a scoate utilajele surprinse de erupția unor izvoare puternice. La mare înălțime au fost și elevii brigadieri. Nu o dată am fost anunțați că în gară a sosit o garnitură de tren cu materiale care trebuiau descărcate în cel mai scurt timp. Apelam atunci la elevi și studenți, îi sculam din somn și-i îmbarcam în mașini cu destinația gara Medgidia sau Pa-

lazu Mare, și ajutau la descărcat cu un admirabil elan. Din 15 octombrie 1980 pînă la 6 aprilie 1981, de exemplu, n-a fost zi în care să nu plouă și să nu ningă sau să fim scutiți de ger, încît nici un utilaj nu putea fi pornit fără încălzire cu flacără. Ei bine, nici în acele condiții n-a stat nimeni, toate echipele erau la postul lor, și chiar dacă nu s-au înregistrat ritmurile obișnuite la excavații și transportul pămîntului, planul n-a rămas nerealizat.

Pe șantierul canalului eroismul arată altfel decît în cărți sau filme. El face parte din modul de a fi al constructorilor, din concepția lor despre muncă pe un astfel de șantier. Tînărul de pe excavatorul aflat în pericolul de a se prăbuși s-a speriat, cum spuneam, dar n-a fugit. În ajutorul lui a sărit maistrul care dirija operațiunea, iar dacă nu sărea el, s-ar fi găsit altcineva. Aici eroismul se exprimă prin solidaritatea dintre oameni, prin conștiința fiecărui gest în împrejurările muncii. Cei leneși sau prea comozi, cei cu conștiința șubredă, cei certați cu moralitatea nu rezistă, nu au viață lungă pe șantier. Asta nu înseamnă că ei nu ne dau de lucru. Dimpotrivă, ne creează multe probleme, pînă cînd colectivul, fie că îi adoptă și-i aduce pe linia de plutire, fie că îi respinge. De fapt, pleacă ei, înainte de a li se cere să plece. Cîștigul ușor, după care umblă mulți vîntură-lume, e iluzoriu. Cei care muncesc bine cîștigă mult, pînă la șapte, opt mii pe lună, dar cei care nu se țin de treabă nu se aleg cu nimic. Șantierul e o școală perfectă, dar nu o școală fără repetenți.

6

Cîmpul, cît cuprindeai cu ochii, era scăldat într-o ceață portocalie. Era încă dimineață, comandantul șantierului, Nicolae Ivanov, s-a desprins cu un fel de regret în suflet din dreptul ferestrei, s-a apropiat de calendarul de pe perete și l-a privit cu atîta concentrare de parcă gestul lui era hotărîtor pentru a se schimba vremea : prea multă ceață, prea multă apă, peste tot noroi și iar noroi, apa se infiltrează în malurile calcaroase, fărîmițează și dislocă blocuri prea mari, periculoase, de cretă...

Gîndul acesta îi venise pe nesimțite. Se aflau la kilometrul 48, o zonă mai dificilă, trebuiau întărite zidurile de sprijin, exista pericolul... Da, exista pericolul...

Îngîndurat, a ieșit afară din baracă. Cerul era plumburiu, aerul umed, pămîntul jilav, oamenii înotau cu cizmele prin noroi... Unde o fi inginerul-șef ? se întreba comandantul. Unde o fi Marin Bozdog ? Trebuie să mă consult cu el... Și, totuși, ezita el, ce pericol ar putea fi ? De ce pun răul înainte ?

Inginerul-șef cobora dintr-o basculantă. I-a făcut semn și au intrat amîndoi în baracă. I-a împărtășit temerile lui.

Inginerul-șef s-a încruntat. „Bine ! a zis el. Mîine dimineață trebuie să avertizăm oamenii..."

Comandantul șantierului a privit din nou calendarul. Era în ziua de 11 august...

Marin Manea lucra alături de un ostaș în termen la finisarea fundației zidului de sprijin. Soldatul se așezase pe o piatră și fuma tăcut. Marin îl înțelegea, avea douăzeci de ani, și în curînd urma să plece și el în armată. E greu, da... Te tot gîndești la ai tăi, la fetele care te așteaptă, la colegii de muncă pe care i-ai părăsit...

În șanțul îngust, în care urma să se toarne betonul, se adunase apă și cizmele i se înfundau în noroi.

— Ieși și tu afară, Marine, i-a spus soldatul ; hai să fumăm și noi în tihnă o țigară.

— Bine, a zis Marin, și ajutat de soldat, care l-a tras de mînă, deși putea să iasă și singur, a sărit afară și s-a așezat lîngă el. A luat țigara și a oftat : greu, ai ?

— De ce ?! s-a mirat soldatul, și l-a privit atent pe Marin : un băiat blond, înalt și subțire, cu mustața abia mijind. Cam fragil, i se părea lui, băiatul ăsta ! El n-a făcut încă armata, nu știe ce-i aia... oricum, armata te întărește, te maturizează... De ce să fie greu ? a întrebat el din nou. Nu e greu deloc, mai întîi fiindcă eu sînt soldat, și execut ordinele, apoi îmi place munca asta, și dacă îți place ceva, nimic nu-i prea greu... Uite, am un frate... lucrează, săracul, într-un birou, e contabil. Mie mi-ar veni să mor, închis acolo, între patru pereți... Dar aici, uite, privește și tu, aer curat, cîmpie în care să-ți pierzi privirile, păsări, băieți veseli... Și muncim, nu ? Se vede ce iese din mîinile noastre...

Marin îl privea surprins pe soldatul ăsta, care i se păruse tăcut. De ce tot tace ăsta ?! se mira el. O fi cam înfundat la minte, dar uite că nu era deloc... dimpotrivă, se gîndea la lucruri care lui nu-i trecuseră prin minte. Însă eu la altceva mă refeream, la cătănie, că e grea a dracului... și Marin a zîmbit, amuzat de confuzie.

— În cîte sîntem azi ? a întrebat soldatul și a scos din buzunarul de la piept al vestonului o hîrtie. După felul în care era împachetată, și-a dat seama că era o scrisoare.

— În doișpe, i-a răspuns Marin. Da' de ce ?

— Așa ! a mormăit ostașul și a băgat scrisoarea înapoi în buzunar fără să o mai despăturească. În definitiv, o scrisoare e ceva intim... dac-o citești în public e ca și cum ți-ai scoate sufletul din piept și l-ai oferi ca pe-o tavă : „Poftim, călcați-l în picioare, murdăriți-l !". Voia, de fapt, să vadă data expedierii. Scrisoarea făcuse trei zile pe drum, abia o primise, și încă n-o citise, deși ardea de nerăbdare. Mai tîrziu, poate... cînd voi prinde o clipă în care să fiu singur... Cînd ne vom duce la masă...

Marin se întorsese și privea malul de calcar ce părea că se sprijină de cer.

— Ce zici ? a mormăit el, se dărîmă ăsta pe noi, cum a zis comandantul, sau nu ? Tu ce crezi ?

Soldatul a ridicat din umeri.

— De ce să se dărîme ? Comandantul ne-a atenționat doar, ne-a spus, fiți atenți, băieți, la surpări...

— Ai dreptate, a rîs Marin. Nici el nu luase în serios avertismentul comandantului. Ei și ? și-a zis el, ce dacă se dărîmă ? E cretă, nu altceva... Ce-o să ne facă ? Și-a privit mîinile, părîndu-i-se că sînt murdărite cu praf albicios, ca pe vremea cînd era elev. A zîmbit. Cînd eram elev... O perioadă frumoasă din viața mea...

Soldatul aruncase țigara și se ridicase în picioare. Era înalt și solid și corpul lui avea o agilitate pe care nu se putea să n-o observi. Se vedea că este instruit serios, orice gest al lui era parcă dinainte calculat, nici o mișcare în plus, ca și cum ar fi repetat un exercițiu învățat bine la instrucție. Marin îl privea cu admirație. Și cînd mergea, parcă pășea, mai apăsat, mai...

Soldatul luase lopata și intrase în șanț. Spatele, cînd muncea, i se încorda tot de efort. Lucra în tăcere și cine știe pe unde îi umbla mintea...

Marin nu își terminase încă țigara. Îi privea jarul strălucitor și încerca să-și adune gîndurile. Își propusese să discute serios cu soldatul ăsta tăcut despre armată, să-i spună și lui cum e, cum te simți cînd știi că, în timp ce oamenii dorm, tu le veghezi somnul cu arma în mînă... Sau, dacă e nevoie, uite, ca soldatul ăsta, pui umărul, construiești, îți ridici țara...

— Vin și eu acum, s-a simțit Marin obligat să spună, numai să-mi termin țigara.

Soldatul și-a îndreptat spinarea și l-a privit fără să zică nimic. Ce-o fi spus oare Marin ăsta? Nu fusese atent, se gîndea la *ea*. Oare ce mi-o fi scris? Mai am puțin și mă las la vatră... Mă așteaptă sau nu? Da, mă așteaptă. Răspunsul era în scrisoare, desigur. Ce-i nerăbdarea asta? N-am oare încredere în ea? Ba da, am. Uite, ca să mă liniștesc, o s-o citesc totuși...

A rezemat lopata de marginea șanțului și a scos din buzunar scrisoarea. A despăturit-o cu mișcări repezi. Pe întreaga hîrtie era scris mare, cu ruj de buze: „Te iubesc!". Soldatul a zîmbit. În minte îi venise fața ei frumoasă, cu buzele pline, senzuale... seriozitatea din ochii ei... și rîsul acela molipsitor, care te umple de viață... Și eu, își spunea el, care eram gata-gata să mă îndoiesc de dragostea ei... Dar și eu am fost prea dur, prea am fost categoric: „Mă iubești, sau nu? Vrei, sau nu să te căsătorești cu mine?" Și ea i-a răspuns tot atît de categoric, ca pentru a-l certa: „Te iubesc!", adică, interpreta el, „Te iubesc și mă căsătoresc cu tine. Cum a putut să-ți treacă altceva prin minte? Nu mai scapi tu de mine!" Păi, cine vrea să scape de tine, proasto?

O cunoscuse cu vreun an de zile mai înainte de-a pleca în armată, și gîndurile astea negre, că ea o să-l uite, îi veniseră din senin. Mai știi, își zicea el, ochii care nu se văd se uită ! Dar depinde de ochi, desigur !... Acum îi venea să rîdă de el însuși : mare nătărău mai ești, soldat ! Și-a rotit privirile prin canalul larg în care el părea o furnică neînsemnată... Se simțea acum puternic, capabil să termine de unul singur toată lucrarea asta uriașă...

Cînd s-a auzit uruitul, comandantul șantierului tocmai se urca într-o basculantă, ca să se ducă la stația unde se pregătea betonul.

Șoferul încremenise cu mîna pe cheia vîrîtă în contact, nu apucase încă s-o răsucească, să cupleze contactele bendixului și să pornească motorul. Se întreba dacă o fi bună bateria, era nouă, abia o pusese în locul celei vechi. Bine că mi-au dat baterie, își spunea el, mă săturasem să tot dau la manivelă... Rîdeau băieții de mine... „Arată-i carnetul, că poate-o porni singură...“ „Auzi, bă, dac-o rogi frumos, pornește !“ Acum, însă, încremenise. Nu știa ce s-a auzit. Ce-o fi fost uruitul ăla ? Se pușcă oare pe undeva ? Nu, era alt zgomot, de parcă s-ar fi prăbușit un munte...

Nicolae Ivanov înghețase de spaimă. S-a prăbușit peretele de cretă pe undeva ! A trîntit portiera și a strigat la șofer, a urlat aproape, nu-și mai dădea seama, cu gîndul era deja acolo, la locul accidentului. Dar de ce „accident“ ? Poate că n-a fost prins nimeni.

Șoferul și-a revenit, a pornit motorul și a pornit mașina cu o smucitură puternică. Departe de tot se ridica un nor de praf.

Pe șantier mișcarea încremenise, oameni și utilaje păreau din cretă inertă, dar totul a durat doar o clipă, imediat s-au pus cu toții în mișcare.

Inginerul-șef, Marin Bozdog, tocmai inspecta frontul de lucru. Urmărea dacă sînt gata fundațiile pentru a se turna cimentul în ele. Comandantul plecase — și-a privit el ceasul — spre stația de betoane. Lucrau după ceas, contra-cronometru... Nici nu s-ar putea altfel, își spunea el.

Peretele de cretă s-a prăbușit parcă la picioarele lui, era la vreo cinci sute de metri depărtare. Brigadierii din jurul lui și-au pus îngroziți mîinile în cap. „Mamă, a auzit el, acolo e Marin Manea, cu soldatul ăla...“ „Cum îl cheamă, mă ?“ „Știu și eu ?!“ a venit răspunsul și, ca la o comandă, pe care însă nu a dat-o nimeni, au luat-o cu toții la fugă într-acolo...

Cîțiva buldozeriști au pornit motoarele. Lamele puternice, din oțel strălucitor, tremurau în aer. Motoarele erau ambalate tare.

Marin Manea se aplecase după lopată cînd s-a auzit o pîrîitură înfundată ce părea că vine din adîncul pămîntului. Apoi, a trecut o secundă, alta, și încă una, și a privit neliniștit în sus, spre peretele albicios. I se părea că se clatină...

Îngrozit, l-a privit pe soldat. Acesta stătea încordat, pîndind orice zgomot. Vuietul s-a repetat și brusc au început să cadă din cer bucăți mari de cretă.

Marin, cu inima bătîndu-i nebunește în piept, a strigat ceva spre soldatul care parcă încremenise acolo, și a luat-o la fugă. „Fugi, soldat !“, parcă a spus el, sau cam

așa, nu-și mai amintea, prea se derulase totul repede, fulgerător...

Se împiedica de pietrele din ce în ce mai mari, care cădeau și tot cădeau din cer... Ploaie cu bolovani, cu crete ! s-a gîndit el, și deodată a simțit o durere ca un cuțit cum i se înfige în creștetul capului și a căzut. Cu un ultim gest a mai încercat să-și acopere cu mîi... ni... le ca...

Soldatul, cînd au început să cadă pietrele, a aruncat lopata din mînă la vreo trei metri de el. Nu-și dădea seama de ce-o aruncase. Apoi, în fracțiunea următoare de secundă l-a văzut pe Marin fugind, și a vrut să-l strige, stai, mă, unde dracu fugi, cînd sîntem atacați ne adăpostim în tranșee, este elementar, unde dracu fugi, Marine ? Dar Marin fugea, fugea, și după ce l-a văzut căzînd, s-a aruncat dintr-o mișcare pe burtă, în șanțul plin cu apă. Zgomotul creștea, cădeau pietre, dar la depărtare de șanțul în care se aruncase dintr-un reflex însușit la instrucție, și parcă niciodată pînă atunci nu executase cu atîta repeziciune acest exercițiu... Sergentul îi alerga pe cîmp „Atac aerian !“ și într-o secundă se făceau toți una cu pămîntul. Și această mișcare se repeta la infinit — i se părea lui, dar auzea parcă vocea locotenentului, care îl însoțea și în somn : „Cu cît curge mai multă sudoare la instrucție, cu atît curge mai puțin sînge în război !“ Acum înțelegea și el sensul exact al acelor cuvinte. În jurul lui continuau să cadă bolovani de cretă uriași, dar nu pe el, nu în șanțul lui, ci mai departe... Și-a amintit de la ora de fizică : dacă arunci o piatră de pe un bloc de zece etaje, piatra nu o să cadă la baza blocului, ci mai departe... gravitația, desigur... Și deodată s-a auzit un urlet înfiorător, și peste el a început să cadă tot cerul, un munte întreg, și a închis ochii. În pumn strîngea tare, ca nu cumva să pățească ceva, scrisoarea ei. Simțea parcă

în palmă căldura acelui „Te iubesc!“, scris cu ruj roșu, ca sîngele, ca viața...

Comandantul șantierului a sărit din mașină. Inginerul-șef era deja acolo, organiza operația de salvare a celor prinși sub malul de cretă prăbușit în canal. S-a oprit lîngă el și au schimbat iute o privire, nu era timp acum de discuții, s-au înțeles însă imediat unul pe altul.

— Sînt doi, a spus Marin Bozdog, și comandantul a oftat ușurat. Numai doi? Abia acum a înțeles pe deplin gravitatea accidentului. „Doi!“, singur, nu semnifică nimic, dar „doi oameni!“...

— Buldozerele, a strigat comandantul. De acolo și de acolo, a arătat el cu mîna, dar buldozeriștii se îndreptau deja singuri spre locurile indicate.

Ceilalți brigadieri munceau cu lopețile, cu cazmalele, cu tîrnacoapele, și continuu soseau alții și alții, care se alăturau tovarășilor lor.

Se muncea îndîjit, dar parcă nu aveau spor.

— Ce ziceți? a întrebat comandantul șantierului. Ce-ar trebui să facem?

Inginerul-șef l-a privit încruntat. La același lucru se gîndea și el. Trebuia lucrat sistematic, nu la întîmplare.

— Cred că ar trebui să ne concentrăm forțele într-un singur loc, a zis el, și comandantul șantierului i-a urmărit privirile, care se fixaseră asupra șanțului în care ar fi trebuit să se toarne beton.

— Ai dreptate, a zis comandantul. Unica speranță este să se fi adăpostit amîndoi în șanț... Să începem de-acolo, din stînga. Știe cineva cam pe unde ajunseseră cei doi cu finisatul fundației?

— Cam pe aici! a zis un tînăr brigadier, și a arătat locul. Tocmai mă îndreptam spre ei, voiam să le cer o

țigară, eu am rămas fără... Și-a dat seama că a vorbit prea mult și a tăcut rușinat. Pălăvrăgesc ca o babă ! Bietul Marin... Poate că dacă mă grăbeam reușeam să-i scot din șanț și îi salvam... El nu avea de unde să știe că Marin fugise, nu se ascunsese în șanț... Nimeni, de fapt, nu știa acest lucru, și cu toții sperau... Întotdeauna mai este o speranță, chiar în cele mai disperate împrejurări — gîndeau toți, se vedea acest lucru din îndîrjirea cu care scurmau roca, o zdrobeau, o înlăturau din calea lor.

Inginerul-șef a format o echipă — prea mulți la un loc s-ar fi stingherit unii pe alții, deși voiau toți să muncească pentru a-și salva colegii — și a început să se sape un tunel spre interiorul stîncii prăbușite, cu intenția de a se pătrunde în șanț.

Se lucra repede, cu viteză, alte echipe erau pregătite să-i înlocuiască pe cei epuizați de efort. Și cu toate astea se înainta încet. Stînca umedă era parcă nefiresc de dură, deși era doar cretă.

Comandantul șantierului l-a trimis pe șoferul unui camion să cheme salvarea, uitînd că, de fapt, făcuse acest lucru din prima clipă în care auzise zgomotul prăbușirii. Da, secvența asta îi dispăruse din minte, însă acum își amintea cum îi strigase unui șofer, mai înainte de-a se urni din loc camionul în care se urcase : „Cheamă salvarea ! Telefonează de urgență !...“

Deodată a tresărit.

— Am deschis șanțul ! a strigat un brigadier, și s-a făcut liniște. Tînărul a îngenuncheat acolo, în apă, și a strigat iar, tare : Marine, mă auzi ? Marine, răspunde, mă ! Hei, soldat, unde ești ?

Capul lui a apărut speriat la suprafață. Ochii îi erau mari și speriați, de parcă întreaga lui disperare i se adunase în ei.

— Dă-te la o parte, i-a spus un băiat subțire și mic de înălțime, și l-au privit cu toții amuțiți de groază.

Comandantul și-a privit ceasul. Trecuseră aproape patru ore, patru ore de muncă încordată... Mai trăiau oare? După calculele lui, da. În șanț era destul aer ca să supraviețuiască...

— Intru eu în șanț! a spus băiatul slăbuț. Să mă țină cineva de picioare.

Inginerul-șef a sărit în șanț. Comandantul șantierului a îngenuncheat lîngă el, pe pămîntul ud, în noroi.

Brigadierii își țineau răsuflările.

Tînărul se strecurase cu greu în șanțul acoperit de muntele de var. Înainta cu greu, prin întuneric, pipăind cu mîinile. Deodată a simțit ceva. O mînă, o mînă... i-a venit lui să strige și a zvîcnit din picioare, încleștîndu-se totodată strîns de mîna aceea întinsă înainte, care parcă cerea ajutor.

Inginerul-șef îl ținea bine de glezne pe brigadier. „Dacă nu mai mișcă, îl trag, s-ar putea să se sufoce..." Și deodată i-a simțit picioarele zbătîndu-i-se în mîini, și a început să-l tragă încet afară. Încet, greu... Inima i-a tresărit de emoție. „E prea greu... precis s-a agățat de careva... de care din ei?"

„Încet, tot mai încet, să nu-l rănim, să nu..."

Trupul brigadierului apărea încet la suprafață. Brigadierii începuseră să murmure. Zîmbeau. „Îi salvăm, băieți!"

Strigătul sirenei de la salvare a spart cerul. Mașina s-a oprit într-un scrîșnet de frîne, și în cîteva clipe au văzut cu toții cum aleargă spre ei trei bărbați. Doi dintre ei duceau o targă albă.

Cînd i-a apărut capul din șanț, brigadierul rîdea fericit.

— Unu !, tovarășe inginer. Îl scot imediat. Mai săpați puțin, se vede lumină la celălalt capăt al șanțului...

Încet, încet l-au scos din pământ. Era plin de noroi.

— Cine e ? s-a auzit un strigăt sugrumat de emoție.

— Soldatul, a zis careva.

Doctorul s-a apropiat de soldat. A îngenuncheat lîngă el, l-a privit, i-a ridicat pleoapele. Globii oculari se mișcau imperceptibil.

— Trăiește ! a zis doctorul calm. E doar leșinat... Probabil că de spaimă, nu pare rănit.

Brancardierii l-au pus încet pe soldat pe targă și l-au dus repede la salvare. Doctorul fugea pe lîngă ei și îl ținea pe soldat de braț, îi lua pulsul. S-a întors de la salvare peste cîteva minute. S-a apropiat de comandant.

— Trăiește, a zis el, este în afară de orice pericol.

Între timp, un buldozer elibera celălalt capăt al șanțului în care dispăruse brigadierul slăbuț. Timpul trecea greu, prea încet parcă.

Inginerul-șef încerca să privească de-a lungul șanțului, dar nu vedea nimic. Comandantul fugise la celălalt capăt și spunea ceva. Vorbea cu brigadierul din șanț ? Da, cu el vorbea. Îl întreba dacă l-a găsit pe Marin Manea. Apoi l-a văzut cum se ridică și cum iese din șanț. Fața îi încremenise. Nu mai mișca nimeni.

A ieșit și brigadierul din șanț, murdar de pământ. Numai ochii îi luceau în cap, înecați în lacrimi.

— Nu mai e nimeni, a șoptit el, dar abia i s-a mai auzit glasul.

Țipătul disperat al salvării le-a sfîrtecat auzul. Priveau cu toții, nemișcați, muntele albicios de cretă, și le venea să-l sfărîme cu pumnii...

Sirena salvării se auzea stins, tot mai stins, ca un plînset.

7

Un accident obișnuit la kilometrul 49. Lucrînd într-un strat de leos și cretă, în vecinătatea unei pungi de apă, un excavator cu o greutate de aproape 200 de tone s-a scufundat cu șenila stîngă în pămînt mai bine de un metru.

— Se răstoarnă ?

— Nu. Are o stabilitate perfectă, mă lămurește tînărul mecanic care nimerise cu el în groapă. Atît doar că nu-l vom scoate prea ușor. Dar de acum avem experiență. Știm ce trebuie făcut.

Este un tînăr înalt și bine făcut, cu ochii albaștri și mari. Șuvițele de păr blond îi ies bogate de sub cascheta de protecție. E puțin nervos ; din pricina acestei împotmoliri, pierde cîteva zeci de încărcături. Asta se va simți pe graficul întrecerii, dar și în fișa lui de pontaj. Nu știe ce să facă. Se plimbă cu mîinile în buzunare în jurul excavatorului care stă cuminte într-o rînă, ca un bizon străpuns de o săgeată. Treaba o fac alții, deocamdată. Un mecanic verifică starea motorului. A fost adus un alt excavator, mai mic, care începe să sape în spatele celui împotmolit o groapă lungă și adîncă. După o oră și ceva, groapa e gata. Se umple cu apă numaidecît. La suprafață, Dobrogea suferă de sete. Însă numai la cîțiva metri adîncime rîuri abundente zac în nemișcare, așteaptă să fie

eliberate din strînsoarea straturilor de pămînt. Atunci, țîșnesc spre soare ca niște fîntîni arteziene.

Sosește o autobasculantă de 16 tone, încărcată cu piatră. Descarcă piatra în groapa abia săpată. Încărcătura dispare în balta formată. Mai vine o autobasculantă plină cu piatră. Cam 32 de tone de piatră formează acum patul din spatele excavatorului. Va rezista sub greutatea lui?

Au trecut trei ore.

— De doi ani lucrez numai pe priză de apă, spune înciudat tînărul mecanic. Orice manevră cu excavatorul e un risc. La cel mai mic viraj patinează șenilele. Facem mereu jompuri pentru colectarea apelor, dar nu întotdeauna le putem birui.

— Să vină autobasculanta de 100 de tone, comandă maistrul care dirijează scoaterea utilajului.

Mașina chemată se apropie. Fundul canalului vibrează ca în timpul unui cutremur. Se face remorcarea. Cinci cabluri de oțel, groase ca mîna, leagă excavatorul de autobasculantă. Aceasta se opintește, încercîndu-și parcă puterile, după care șoferul accelerează. Cablurile trosnesc.

În jur, pe o rază de douăzeci de metri, nu se mai află nimeni. E periculos. Încă un efort și, printr-o smucitură, șenila iese din pămînt, excavatorul este tîrît spre un loc sigur.

— Vi s-a mai întîmplat așa ceva?

— Nu mi s-a mai întîmplat. De fapt, lucrez de puțin timp ca mecanic. Timp de doi ani și jumătate am fost ajutor de mecanic, tot pe un EKG-29. Cînd mi s-a dat în primire acest excavator, am trăit ziua cea mai fericită din viața mea de constructor.

— Aveți o așa lungă viață de constructor?

— Desigur. De la șaptesprezece ani. Am terminat Școala profesională forestieră din Sibiu în 1967 și de

atunci am lucrat tot timpul pe șantierele TCIF-ului Constanța. Pînă în 1976, cînd am fost transferat aici, la canal.

— Nu mi-ați spus cum vă numiți !

— Mihail Roșca și sînt din Topologu, județul Tulcea.

— Aveți mulți prieteni ?

— O mulțime !

— Care vă sînt cei mai apropiați de inimă ?

— Maistrul Dumitru Abagiu. Mi-a dezvăluit toate tainele meseriei de mecanic. Am învățat de la el lucruri fără de care nu se poate trăi omenește, cum este cinstea, solidaritatea și înțelegerea oamenilor.

— Cum v-ați ales meseria de constructor ?

— Trebuia să fie în familia noastră și un constructor.

— Ce alte meserii mai sînt în familia dumneavoastră ?

— Multe. Frate-meu Ion este strungar în portul Constanța ; Mitică este șofer la CAP în comună ; Costică e maistru la Vinalcool, Ștefan, electrician la ICIL Topologu ; Marin e și el maistru constructor la TCL Constanța ; Mircea e barman la IHR Mangalia...

— Ia stați puțin. Mai sînteți mulți frați ?

— Nu. Am terminat cu frații. Sîntem numai șapte. Urmează surorile : Haretina e bucătăreasă la cantina școlii profesionale CFR ; Chiracula e inginer agronom ; Suzana e tehnician la ferma Nazarcea ; Viorica e muncitoare textilistă, la covoare, în Tulcea...

A ieșit soarele și a început să dogorască. Norii de praf se împrăștie pe aripile brizei dinspre mare. Praf alb, praf de cretă. Intră în ochi, în gură, în păr, în haine. Constructorii par niște morari pudrați în întregime cu făină. Scuipă cretă. Toate colinele din această zonă dobrogeană

sînt formate din rocă de cretă. Colinele sînt străpunse de galerii, săpate de oamenii de demult. Un fel de refugii subterane, ba s-a descoperit și un vast lăcaș de cult în munte, săpat cu desăvîrșită măiestrie. Dobrogea a fost locuită din vremuri imemoriale. Semnele unor străvechi și tulburător de interesante civilizații se găsesc la fiecare pas.

— V-ați speriat vreodată, aici, pe șantier ?

— O singură dată. Un coleg a venit cam obosit la lucru, și cînd ești obosit îți slăbește atenția, nu te mai poți concentra. A făcut o mișcare greșită cu brațul excavatorului și a lovit cu cupa cabina unei autobasculante care aștepta la încărcat. A retezat-o într-o fracțiune de secundă, de parcă ar fi fost tăiată cu aparatul de sudură. Ca printr-o minune, șoferul a scăpat nevătămat. Atunci m-am speriat rău de tot, dar am și învățat cît de periculoasă poate fi o clipă de neatenție. Aglomerația e mare, locul de manevră strîmt, și trebuie să fii permanent cu ochii în toate părțile. Zece ore pe zi ești la datorie, și în cele zece ore trebuie să fii atent și la bătăile inimii.

— Care a fost cea mai emoționantă zi dintre zilele petrecute ca brigadier pe șantierul canalului ?

— A fost o duminică la fel ca toate duminicile de vară, și în care, întîmplător, m-am dus, împreună cu alți băieți, la Costinești, să facem plajă. De obicei mergeam la Mamaia, unde mi se părea cel mai frumos. Atunci însă, nu știu prin ce împrejurare, am ales Costineștiul. Era atîta tineret acolo, că nu puteai arunca un ac pe faleză. Tineri din toată țara și foarte mulți din străinătate. Nu vreau să vă spun povești, dar vă rog să mă credeți că, fără să caut ceva anume, privirea mi s-a lipit pur și simplu de trupul frumos prăjit de soare al unei fete care stătea întinsă pe nisipul fierbinte, la cîțiva pași de grupul

nostru. Era atît de frumoasă, cum eu nu mai văzusem. Ori, poate așa mi s-a părut mie în momentul acela. Adică, acum greșesc, nu a fost o iluzie de moment, pentru că nici mai tîrziu nu mi s-a schimbat impresia. Timid cum sînt din fire, n-am mers mai departe, n-am căutat un pretext să-i vorbesc. Îmi era teamă să n-o jignesc cu vreun cuvînt la întîmplare și să mă văd repezit. Mi-am întipărit chipul ei în memorie și am fost toată ziua cu ochii după ea. Seara, la dans, am fost primul. O așteptam ca pe o veche cunoștință, deși nu știam cum o să procedez ca să intru în vorbă cu ea. Se apropiau de sala de dans sute de tineri și eu căutam o fată anume, pe care nu puteam s-o confund. Dar ea nu apărea. Dansul începuse demult, orele treceau, și ea nicăieri. Orice răbdare are o limită, numai răbdarea mea nu avea. Așa că am rămas la post, la intrarea în sala de dans, și taxam cu privirea fiecare pereche care intra, căutînd-o pe fata cu pletele blonde, și ochii albaștri, peste care valurile mării aruncau strălucerări verzui. Să nu mi-o luați în nume de rău, dar în seara aceea sufeream cumplit că nu sînt poet ca să-i scriu o scrisoare în versuri.

Loviturile grele vin însă cînd te aștepți mai puțin. Foarte tîrziu s-a arătat și cea pe care o așteptam. Venea la brațul unui tînăr cam de vîrsta mea și pe care am simțit atunci pofta să-l îngrop în nisip. Trecînd pe lîngă mine, pe buzele ei a înflorit o părere de zîmbet, care mi s-a părut ironic sau, mai degrabă, compătimitor. Sîngele mi s-a urcat la creier. Am alergat pe faleză și am plonjat în valurile răcoroase. Nu mai știu cît am înotat, dar simțeam cum apa mă înviorează și-mi limpezește gîndurile. Cînd am revenit la club dansul încă nu se terminase. Am intrat în sală într-o doară. Fata nu dansa. Stătea cu altă fată de vorbă, iar cînd m-a văzut, pe buzele ei a revenit

același zîmbet de mai înainte, pe care nici astăzi n-aș putea să-l numesc ironic sau compătimitor. Mai degrabă, cred că e un fel al ei de a zîmbi și nimic altceva.

M-am făcut că n-o observ. Mi-am rotit privirea prin sala de dans și l-am recunoscut pe băiatul care o însoțise. Dansa cam prea familiar cu o brună. Ce să fie? m-am întrebat în gîndul meu. N-am avut timp să-mi răspund, pentru că fata s-a apropiat de mine, cu același zîmbet neînțeles pe buze, și cu aerul cel mai firesc din lume, m-a întrebat: „Vreți să dansați cu mine?" Acest „cu mine" avea o căldură care m-a topit, cum soarele topește un fulg de nea, rătăcit primăvara tîrziu prin văzduh. Nu voi ști niciodată ce i-am răspuns. Mult mai sigur e că nu i-am răspuns nimic, pentru simplul motiv că emoția mă strîngea de gît și simțeam că în sala aceea nu-i pic de aer. Cert este că ea m-a luat de mînă și m-am trezit în mijlocul sălii, printre perechile de dansatori, și eram convins că toți se uită la mine, și rîd în sinea lor că m-a luat o fată la dans.

În realitate, era o naivitate din partea mea, pe nimeni nu interesa persoana mea și emoțiile mele. Poate cu o excepție: pe ea o interesau cu siguranță, fiindcă mi-a pus o nouă întrebare, la fel de neașteptată și la fel de familiară, ca și cînd ne-am fi cunoscut dintotdeauna: „Aveți părul ud. Ați făcut cumva baie în mare, acum, seara?". Îmi mai revenisem întrucîtva și i-am răspuns ca un automat, dar ei i s-a părut amuzant. „Da, e o veche plăcere a mea să fac seara baie în mare. De fapt, ca om al Deltei, am trăit mai mult în apă. Îmi place, la orice oră din zi și din noapte." S-a pornit pe rîs. Așa, rîzînd, mi s-a părut și mai frumoasă decît pe plajă. Dar nici de data aceasta nu eram prea sigur dacă o amuzase, într-adevăr, răspunsul meu, ori rîdea pentru că înțelesese motivul

pentru care alergasem în mare. N-am putut lămuri chestiunea aceasta nici mai tîrziu.

— Înțeleg, deci, că idila nu s-a încheiat în aceeași seară.

— Nu s-a încheiat niciodată. Lucreția, că așa o cheamă, a devenit soția mea. Iar băiatul cu care venise la dans mi-a devenit cumnat.

8

Cînd să intre pe ușa biroului venind de la un punct de lucru îndepărtat, Constantin Andrei, locțiitorul comandantului Șantierului național al tineretului, este oprit de un tînăr brigadier :

— Veniți repede, îl chemă acesta vizibil tulburat, că avem un necaz la km 48. S-a înecat un băiat.

Cînd au ajuns acolo, nu mai era nimic de făcut, decît să se aștepte venirea procuraturii și a medicului legist. În jurul celui înecat se adunaseră toți muncitorii constructori din apropiere. Victima zăcea întinsă pe malul lacului ce se formase de cîteva zile din apa freatică ce țîșnea din malurile canalului. Lîngă el, un alt tînăr plîngea în hohote. Contrariat de ceea ce vedea, Constantin Andrei întrebă la întîmplare :

— Ce-i cu ăsta care plînge ?

— S-a aruncat după colegul lui să-l salveze și l-a scăpat din mîini, îi spune cel întrebat. Acum, se consideră vinovat. Dar ce vină are el dacă ăla s-a aruncat prosteşte, înfierbîntat, în apa rece ca gheața ? Precis că i s-a pus un cîrcel la inimă...

Locțiitorul comandantului nu-l mai ascultă pe cel de lîngă el. Se apropie de tînărul care plînge și îl ridică de braț, ca și cînd cel înecat nu-l interesa deloc.

— Lasă ! Ai făcut tot ce ai putut. Liniștește-te.

— Cum să mă liniștesc ? L-am avut în mîinile mele. L-am tîrît din mijlocul lacului pînă la conducta aceea. Era moale, nu mă putea ajuta deloc. I-am agățat mîinile de conductă și i-am spus să se țină bine de ea ca să ies eu pe mal și să-l trag afară. Pînă să ajung sus el a scăpat conducta din mîini și s-a dus la fund. Am plonjat din nou, dar nu l-am mai găsit. Tot fundul lacului l-am străbătut pipăindu-l palmă cu palmă. N-am mai dat de el decît tîrziu, cînd nu-i mai eram de nici un folos.

— Cine este ? Cum îl cheamă ?

— Nu știu. Nu-l cunosc. O fi mai nou pe aici...

Aurel Mutu avea douăzeci de ani. Învățase meseria de electrician. Și-ar fi găsit de lucru oriunde, în județul Vîlcea, chiar și în satul natal, Berbești. De cum a terminat școala însă și s-a văzut cu certificatul de muncitor calificat în mînă, s-a simțit atras irezistibil spre șantierul canalului. Știa, i se spusese încă din sat, că pe acest șantier se lucrează foarte greu, condițiile sînt aspre, măcar copiii să și-i lase acasă, dar el nu vroia să audă nimic din toate acestea, se încăpățîna și mai tare în hotărîrea lui de a merge să lucreze la canal, „măcar un an sau doi, zicea el, să știu că mi-am început meseria pe un șantier despre care se va vorbi mult și se va vorbi cu admirație".

Nu avea decît douăzeci de ani, viața adevărată abia acum începea pentru el. Se căsătorise foarte devreme, din dragoste mare pentru Ecaterina. Copiii au urmat unul după altul, născuți din aceeași dragoste mare. În fiecare dimineață cînd pleca la lucru soția îl ruga — încercată parcă de o presimțire — să nu cumva să meargă la mare fără ea, să se întoarcă de la lucru direct acasă, că are o treabă importantă cu el. Aurel rîdea și o îmbrățișa la plecare, dimineața în zori, și se tot minuna de ce îi spune ea mereu să nu meargă la mare, lui nici prin cap nu-i trece să facă așa ceva, ce să caute el la mare fără ea, nu

s-au despărțit nici măcar pentru o zi de cînd s-au luat. A împărtășit visul unei bucătărese, Ecaterina lucra și ea în tabără, și bucătăreasa i-a spus să-și vadă de treabă, visează așa din pricina oboselii, și poate așa și era. Lucra opt ore, după care își lua copiii de la creșă și se îngrijea de ei, își aștepta soțul în stația autobuzului cu care venea de pe șantier în tabără, îi punea masa, apoi mergeau la club, la televizor sau la film, se plimbau cu copiii în brațe pe cîmpul încărcat de aromele tari ale recoltelor, el dormea noaptea ca un buștean, dar ea se trezea mereu ca să-l schimbe pe cel mic, să-i dea să sugă, să-i învelească pe ceilalți doi, care își scoteau mereu picioarele de sub pătură, pradă țînțarilor, și rar apuca să ațipească și ea.

De cîteva nopți încoace, decum ațipea, visa urît. Devenise nervoasă din cauza aceasta și mereu obosită. „Ce ar fi să ne întoarcem acasă, la Berbești, ai lucrat destul pe șantierul canalului, îi spunea ea, acolo o să ne mai ajute și părinții, măcar la îngrijirea copiilor", numai că el cînd o auzea vorbind așa, îi răspundea calm, îmbrățișînd-o : „Bine, dragă, dar canalul încă nu s-a terminat, cum o să-l lasăm așa, făcut pe jumătate, nu știi că a mai fost abandonat o dată, dar atunci erau alte timpuri, acum nu se mai poate, trebuie să ne facem luntre și punte și să împreunăm Dunărea cu Marea chiar aici, la Basarabi, în inima Dobrogei".

Ea nu mai insista și schimba vorba.

De la accident trecuse aproape un an.

— Îți mai amintești, Ecaterina Mutu, cum era ziua de 9 august 1982 ?

— Era o zi foarte frumoasă, cu cer senin și călduroasă. Deasupra taberei noastre, puzderie de rîndunici își învățau puii să zboare, pregătindu-se de plecare. Dinspre cîmp venea izul brazdelor proaspăt tăiate de tractoare.

Noaptea plouase puțin și, cum rar se întîmplă pe aici, nu era nici pic de praf deasupra șantierului. Urma ca peste două zile să plecăm acasă, în județul Vîlcea, în concediul de odihnă. Aveam multă treabă cu pregătirile. Spălam hăinuțele copiilor, cînd, pe la ora douăsprezece, în ușa băii a apărut un tînăr cu salopetă, plină de noroi, asudat tot, cu părul răvășit. Îl cunoșteam. Era din pavilionul nostru, însă în clipa aceea nu-mi mai aminteam cum îl cheamă. M-a privit cu niște ochi mari, ficși, fără să spună nimic. Un junghi m-a străbătut prin inimă. „Ce e cu Relu al meu", am întrebat cu o neagră presimțire. „S-a înecat în jompul de colectare a apei de la kilometrul 48", l-am auzit spunînd ca în vis și a dispărut dintr-odată.

Cînd au chemat-o să-l recunoască în fața autorităților, avea mințile rătăcite. „Nu-l cunosc, nu e Relu al meu, el nu avea culoarea asta, nici buzele astea, nici ochii ăștia, vreți să mă mințiți, vreți să mă păcăliți, să rîdeți de mine, dați-mi bărbatul, acesta nu e bărbatul meu, mincinoșilor, răilor, le spunea ea, răcnind și rupîndu-și rochia de stambă de pe ea".

— Cum te cheamă pe dumneata ? îl întreabă locțiitorul comandantului pe cel care încercase să-l salveze pe Aurel Mutu.

— Alexandru Lupșa, din județul Maramureș. L-am avut în mîinile mele și trebuia să-l salvez. L-am adus pînă lîngă stația de pompare și trebuia să-l țin în brațe și să strig după ajutor. Dar eu, nesocotitul de mine, l-am pus să se țină de sorbul acela cu mîinile, și el n-a avut suficientă putere și s-a dus la fund. Numai eu sînt vinovat.

— Nu ești deloc vinovat. Băiatul a făcut stop cardiac în apă. Nu vezi că n-a înghițit nici un strop ? Chiar dacă îl tîrai pînă sus pe mal, tot mort ar fi fost acum. Nu te mai frămînta. Mă bucur că te-am cunoscut...

9

Au răsturnat toate recordurile pe șantierul canalului. Aici, de fapt, se răstoarnă zilnic recorduri în muncă. Cele realizate, însă, de frații excavatoriști Ananie nici nu le-a depășit, nici nu le-a egalat nimeni. Doar ei între ei reușeau acest lucru. De la venirea lor la canal, acești băieți s-au jucat pur și simplu cu performanțele obținute, cu utilajele pe care le au în primire : excavatoare S-3602, fabricate la Brăila. Au un principiu al lor : vin pe șantier la ora începerii programului și pleacă numai cînd își termină treaba. Adică atunci cînd se retrag toate mașinile și nu mai are cine să preia pămîntul excavat. Alt principiu respectat cu sfințenie : zilnic, o oră consacrată întreținerii utilajului. Și, în sfîrșit, al treilea principiu : să nu te dai bătut niciodată.

Primul care a stabilit un record la excavații a fost Toma Ananie. 1200 metri cubi într-un schimb. Ion Ananie a împins mai puternic cupa în mal și a stabilit, în luna următoare, o medie de 1500 metri cubi pe schimb. Ilie Ananie se afla și el în competiție cu ceilalți frați și a forțat din start pînă în final. Rezultatul s-a consemnat în cartea de onoare a șantierului : 1800 metri cubi excavați în medie pe schimb.

Toma a luat-o de la început. Era rîndul lui să nu se dea bătut și să încerce recîștigarea terenului pierdut la

conducerea plutonului. Se părea însă că mai departe nu se poate merge. Media productivității pe grupul de șantiere era în jur de 1000 metri cubi pe schimb, or frații Ananie se apropiau de dublu. Firește, nu numai la volumul excavațiilor, ci și pe statele de plată. N-au coborît într-un an de zile, în nici o lună, sub 8 000 de lei, dar au trecut, fiecare deseori, de 9 000 lei.

„Eu sînt mai mare, și-a spus Toma, și trebuie să dau fraților mei mai mici un bun exemplu în muncă și în comportare", și a încercat imposibilul : să lucreze o lună încheiată fără nici o defecțiune și, deci, fără nici o staționare a utilajului. A realizat în luna aceea 2 000 metri cubi pe schimb, performanță care, probabil, nu s-ar fi omologat dacă nu s-ar fi repetat în lunile următoare. De toți trei frații Ananie.

10

Elena Barcan este una dintre cele mai frumoase muncitoare de pe șantierul canalului. Am auzit această părere exprimată de mai mulți constructori. Are ceva din aerul muntencelor crescute în seninul munților înalți și al pădurilor, primenite de izvoarele cele mai curate care țîșnesc din Ceahlău. Are douăzeci și patru de ani și e din satul Silițe, județul Neamț. Nu s-a gîndit niciodată să se facă constructor. Cu atît mai puțin mecanic de utilaje. Dacă tot trebuia să meargă pe un șantier, așa cum se duc multe fete din sat, era loc destul în județul ei, unde putea să învețe o meserie de zugrav, de pildă, cum au învățat și altele de vîrsta ei. Sau chiar zidar. Nu mai e nici o meserie pe care să n-o poată face și fetele. Sau electrician, instalator, orice. Toate întreprinderile de construcții caută asemenea meserii și tineri pentru cursurile de calificare. Ei, altul i-a fost însă destinul. Un destin trasat de iubire.

Ilie Barcan, consăteanul ei, cînd s-a lăsat la vatră din armată, n-a stat să se odihnească mai mult de două zile și a pornit spre șantierul canalului. Lucrase și ca militar pe un șantier și începuse să-i placă munca, se calificase ca mecanic de utilaje. Cum visul fiecărui tînăr constructor e un loc de muncă pe șantierul canalului, Ilie nu făcea excepție. Știa că acolo se cîștigă bine, iar el

trebuia să-și facă un căpătîi, să se însoare, să-și vadă casa plină de copii, ca orice moldovean care se respectă. Pentru aceasta trebuie să ai o bază ca lumea. Atît doar că Elena, fata pe care o avea la inimă, va trebui să rămînă acasă, n-o putea lua cu el pe șantier înainte de a se căsători.

Elena avea în această privință altă părere. Nu și-a împărtășit-o nimănui. La vreo lună de zile după plecarea lui Ilie, s-a urcat și ea în trenul de Constanța, apoi în autobuzul de Basarabi, acolo s-a prezentat la biroul personal al Șantierului național al tineretului și a spus cam așa :

— Aș vrea să lucrez aici.

— Ce meserie aveți ?

— Nu am meserie. Mă străduiesc să învăț pe șantier

— Ce meserie ați vrea să învățați ?

— Mecanic de utilaj.

Cel cu care discuta a făcut ochii mari. Nu prea avusese candidate pentru această meserie, iar cursurile de calificare începuseră.

— N-ați vrea să urmați un curs de bobinatoare ?

— Bobinatoare puteam să mă fac și la Piatra. Ori la Bacău.

— Atunci, poate vreți la cursurile de electricieni auto. O meserie excepțională.

— Excepțională e și meseria de mecanic. Numai mecanic de utilaje vreau să mă fac.

Ambiția și perseverența fetei l-au convins pe activistul de la serviciul personal și, fără s-o mai descoasă, a trimis-o la Poarta Albă, cu hîrtia necesară pentru cursul de calificare în meseria de mecanic. După ce s-a văzut cu toate formele făcute și intrată în toate drepturile de brigadier, Elena s-a dus să-l caute pe Ilie al ei. Cînd a

văzut-o, și încă în uniforma albastră a brigadierilor, cu ecuson, Ilie era să cadă din cabina excavatorului.

— Ai picat din cer, sau te-a adus apa Dunării ? Ori, poate, am vedenii... Tu ești, Ileana ?

— Nu te mai mira atît, și vezi că de mîine mă ai lîngă tine, în cabină. Am fost repartizată, întîmplător, chiar la tine pe utilaj pentru practică. O să fii instructorul meu. Bagă însă de seamă, să te porți cuviincios, pentru că, altfel, cer să fiu transferată la altul. Dacă nu-ți este limpede, cere-mi lămuriri, dar nu acum. N-am timp. Trebuie să merg la instructajul pentru protecția muncii.

I-a trimis pe vîrful degetelor un sărut de încurajare și a dispărut. Parcă tot nu-i venea să creadă lui Ilie Barcan, dar pînă la urmă a trebuit să se împace cu gîndul că nu mai e nimic de făcut. Pe de altă parte, însă, era fericit din cale-afară. Nu mai trebuia să alerge în fiecare sîmbătă acasă, în Moldova. Iubita era lîngă el.

O lună mai tîrziu, în august, în „Orașul de carton" avea loc o nuntă ca-n povești. Cu cinci mii de nuntași, adică întreaga tabără. Tot aici li s-a născut, un an mai tîrziu, și fetița. Primul copil născut pe șantierul canalului Dunăre-Marea Neagră.

După terminarea cursului de calificare, Elena Barcan a rămas mai departe pe excavatorul pe care învățase meseria, adică împreună cu soțul ei. Cîștigau amîndoi foarte bine. El, în jur de șapte mii de lei pe lună, ea, ca ajutor de mecanic, între patru și cinci mii. Fetița era îngrijită la creșă. Sîmbătă seara și duminică toată ziua soții Barcan își petrec timpul în stațiunile de pe litoral. Chiar și iarna le face plăcere să meargă la un local în Constanța sau Mamaia, să doarmă la un hotel de lux, să facă plimbări pe mare. În concediu, însă, cutreieră țara. Era visul ei, al Elenei Barcan, să cunoască țara în lung și-n lat. Bineînțeles, merg mai întîi acasă, la Silișteș, și de acolo

pornesc în turul României. Urcă în Moldova de sus, pînă la fruntariile Bucovinei, de acolo trec munții în Maramureș, coboară către Oradea, Arad și Timișoara, după care vizitează Herculanele, Porțile de Fier, străbat Oltenia și, cînd le-au mai rămas două-trei zile din concediu, pot fi întîlniți pe Lipscani, în București, ori prin marile magazine, după cumpărături. În tabără, la Cumpăna, ajung doar cu o zi înainte de terminarea concediului.

Primul om pe care îl caută la capătul drumului lung este Nicolae Poenaru, fratele Elenei și cumnatul lui Ilie. Lucrează în celălalt schimb, pe același excavator, și soții Barcan vor să știe dacă utilajul este în bună stare. De starea utilajului depinde munca și cîștigul lor. E, într-un fel, excavatorul familiei, și fiecare îl îngrijește ca pe propria lui mașină. De patru ani lucrează cu el și nu s-a defectat niciodată atît de grav ca să staționeze mai mult de cîteva ceasuri. Lucrează la kilometrul 46. Malurile sînt înalte, de 15—20 de metri. Uneori, cad bolovani. Mai ales primăvara, cînd începe dezghețul. Atunci, malurile sînt aduse mai întîi la înălțimea de 10 metri, apoi se permite săparea la bază. Dunărea se va împreuna cu marea, tăind în două podișul dobrogean și prin voința și dragostea Elenei Barcan.

11

Greoi, mare și butucănos, Dumitru Leorda seamănă perfect cu utilajul pe care îl conduce : un excavator de 8 metri cubi, cel mai mare de pe șantier. Sînt cîteva exemplare. O parte din ele sînt importate din U.R.S.S., restul sînt fabricate, în premieră, la uzina „Progresul" din Brăila. Dumitru Leorda lucrează pe unul de fabricație românească. Mișcările utilajului sînt încete, dar foarte sigure. Așa sînt și mișcările mecanicului. Încete, negrăbite, dar foarte precise și ritmice. Utilajul seamănă cu mecanicul care îl stăpînește sau invers, mecanicul seamănă cu utilajul pe care îl supune ! Un lucru e clar. Omul și mașina devin o singură ființă în ceasurile de confruntare cu mormanul de rocă dislocat de exploziile dinamitei din muntele care încă mai barează calea Dunării spre mare. În acele clipe ai senzația că mașina este vie, că lucrează singură, și că omul de la pupitrul său de comandă îndeplinește rolul creierului electronic care îi programează și-i supraveghează comportamentul.

— De cînd sînteți mecanic de utilaje ?

— Din 1952. M-am calificat tot aici, pe șantierul canalului. Pe vechiul șantier al canalului, vreau să zic. Pînă atunci, lucrasem cinci ani la construcții căi ferate. Aveam șaptesprezece ani cînd am luat tîrnăcopul în mînă, ca lucrător pe linia ferată Tecuci-Suroaia. Abia împli-

nisem șaptesprezece ani — era în 1947, an de foamete — cînd am plecat să-mi cîștig pîinea pentru mine și alți cinci frați mai mici. Canalul promitea mai mult, și am venit aici.

— Cum se lucra atunci, la canal ?

— Eu lucram pe un excavator cu cupa de 1 metru cub. Cel cu care lucrez acum este de opt ori mai mare. Cam aceasta este diferența, în general, între condițiile tehnice de atunci și cele de azi. Cele mai mari excavatoare erau atunci de 3 metri cubi și lucrau la Șantierul 9 Stîncă. Ca mijloace de transport se foloseau căruțele cu osii de lemn ale lipovenilor, care cărau pămîntul și roca pînă la vagoanele basculante. Mașinile de transport cele mai mari nu depășeau nici ele capacitatea de 3 tone. Astăzi, transportul se face cu autobasculante de 40, de 50 și chiar de 100 de tone. Pe vremea aceea, noi, tinerii constructori, nu ne imaginam că într-un timp, totuși, atît de scurt se va face un salt atît de mare în construcția mijloacelor de transport.

— Dar, în terminarea canalului credeați, pe atunci ?

— Nimeni nu credea că e posibil să fie dusă la capăt o lucrare atît de uriașă, cu mijloacele puse atunci la dispoziție. Nici măcar cadrele tehnice nu credeau în această posibilitate. De altfel, se vorbea frecvent de o apropiată întrerupere a lucrărilor. Ceea ce s-a și întîmplat în agust 1953. Pentru noi, muncitorii, era o pierdere. Cîștigam bine, pe un termen lung. N-am sperat vreodată să apuc reluarea lucrărilor. Cînd, totuși, acest lucru s-a întîmplat, am alergat cu sufletul la gură, ca să zic așa, la Medgidia, pentru a cere încadrarea pe noul șantier.

— De unde ați alergat ? Vreau să zic, unde ați lucrat după sistarea lucrărilor la vechiul canal ?

— Poate o să vă mirați, dar am alergat tocmai din Maroc, ca să nu pierd locul pe noul șantier.

— Probabil că exagerați !

— Numai parțial. Am să vă explic. După oprirea lucrărilor la vechiul canal, m-am reîntors pe șantierele căilor ferate, unde era de lucru berechet. Pînă în 1975, cînd am fost trimis în Maroc, unde întreprinderea noastră ICH primise comanda construcției portului Nador, un port modern, conceput și proiectat de specialiști români. Pot să afirm că a fost cea mai frumoasă lucrare la care am participat pînă acum. Simțeam o mare mîndrie că sîntem români și că am cîștigat contractul pentru construirea portului marocan, într-o concurență cu cele mai mari firme din lume specializate în astfel de lucrări. În 1978 am isprăvit lucrările la portul Nador, eram la curent cu ce se petrece în inima Dobrogei, și gîndul îmi era tot timpul la canalul Dunăre-Marea Neagră, spre care mă atrăgea o puternică nostalgie. Nici nu mi-am terminat concediul de odihnă după venirea din Maroc și m-am și prezentat, pentru încadrare, aici, pe șantier.

— Unde ați intrat în front ?

— La kilometrul 63, împreună cu maistrul Ion Mărăcine, cu care lucrasem și în Maroc. Am avut mai întîi în primire un excavator E-25-03 cu o cupă de 2,5 metri cubi, după care am trecut pe o draglină. Pe excavatorul de 8 metri cubi am început să lucrez în 1979. Abia sosise pe șantier acest utilaj în premieră. Nu prea se înghesuia nimeni să lucreze cu el. Se defecta cam des, pentru că nu trecuse încă toate probele de dificultate, și nici noi nu-i cunoșteam toate chichițele. Se excavează cu el 4 500 metri cubi de rocă pe zi. Am făcut însă și 4 000 metri cubi cu el, într-un singur schimb de zece ore. Dar seara, cînd m-am dat jos de pe el, îmi tremurau picioarele. După aceea, m-am antrenat și n-am mai avut probleme. Exemplarul următor a fost luat în primire de un tînăr, așa, din ambiție, dar a făcut adevărate minuni cu el.

— Am aflat de la colegii dumneavoastră că vă place să vă ocupați de creșterea și formarea tinerilor constructori. Ce părere aveți despre noua generație de mecanici de utilaje, calificați aici, pe șantierul canalului ?

— Îmi place, într-adevăr, să văd cum cresc tinerii în mijlocul unui mare și puternic colectiv, încolțiți, ca să mă exprim așa, de cele mai felurite dificultăți. Caracterele puternice nu se formează la căldurică și nici în puf. Canalul este o școală aspră pentru tineri, dar o școală adevărată. În ultimii ani, am calificat cîțiva tineri foarte inimoși, cu care n-o să-mi fie rușine niciodată. Ion Ananie, Ioan Francisc, Ioan Savele mi-au fost de curînd ucenici, abia au luat în primire, pe răspundere proprie, un utilaj, și vă puteți convinge că sînt la înălțime. Acuma nu am ajutor, pentru că a plecat militar. Mi s-a promis că mi se va da un alt băiat, să-l calific.

— Care sînt principiile dumneavoastră în formarea tinerilor pentru meseriile șantierelor ?

— Eu am un principiu al meu, verificat îndelung : dacă îi cer ucenicului să facă ceva, iar el se uită într-un anumit fel la mine, știu că nu voi face nimic din el. Pe șantier, nimic nu trebuie să te sperie, nimic nu trebuie să ți se pară imposibil, ieșit din comun.

În apropiere, în mijlocul unei bălți imense, o mașină intrase în nămol pînă la osie. La volanul său, un tînăr șofer înjura de mama focului, ambalînd motorul la maximum. Roțile patinează, împroașcă noroiul la zeci de metri... Tînărul coboară, înoată în nămol pînă la subsuori, se îndreaptă spre spatele mașinii și pipăie orbește, căutînd ceva. Scoate un cablu și vine în fața mașinii. Încearcă să-i fixeze cablul de oțel de cîrligul pentru remorcare. Nu-l găsește. Se scufundă în glod pînă la gît. Sînt minus patru grade. În sfîrșit, reușește să fixeze cablul. Îl scoate pe malul bălții, unde așteaptă un coleg,

la volanul unei autobasculante de mare tonaj. Mașina este remorcată, și după o oră de sforțări este scoasă afară și repusă în mișcare.

Urmărim scena, împreună cu mecanicul Dumitru Leorda. După care el își reia firul gîndurilor :

— Acest tînăr avea și nu avea obligația să-și scoată mașina din nămol. Putea să dea fuga la maistru sau la șeful de secție și să raporteze ce i s-a întîmplat, și să ceară un utilaj special care să-l scoată. Ar fi fost scutit de baia în noroiul înghețat. Pun însă pariu că nici nu s-a gîndit la așa ceva, deși știa că o poate face. Numai că s-ar fi rușinat în fața propriului său orgoliu. El știe că aici trebuie să conteze, în primul rînd, pe el însuși. Ajutorul, solidaritatea vin atunci cînd tu însuți ești trup și suflet angajat într-o treabă. Altfel, nu te bagă nimeni în seamă. Cu leneșii nu e nimeni solidar, nu le întinde nimeni mîna, aici, pe șantier.

— Nu-s toți ca tînărul șofer de colo !

— Firește că nu, dar cei ca el formează crema. Am avut în primire un tînăr care mi-a scos păr alb. Îl chema Găină. Avea trei copii și mă gîndeam, ca omul, și la ei. Tatăl lor, însă, nu prea se gîndea. Lipsea nemotivat, apoi, la retribuție, cînd vedea că ia cu cîteva mii mai puțin decît tovarășii din formație, începea să facă gălăgie și să ne amenințe cu sindicatul. Tot el se considera neîndreptățit. Pînă la urmă, ne-a părăsit.

— Care este cea mai mare satisfacție a dumneavoastră, aici, pe șantierul canalului ?

— Faptul că văd mergînd treaba bine. Pentru că, în general, lucrurile sînt bine puse la punct, activitatea corect organizată și muncim cu spor. Toate celelalte satisfacții vin ca urmare a bunului mers al muncii pe șantier. Mă refer, în primul rînd, la cîștig. Toți muncim pentru ca să cîștigăm bani. Cînd treaba merge bine, cîș-

tigăm bine. Cînd nu merge așa cum trebuie, se simte în buzunarul nostru. Dincolo de acest aspect însă, cînd merg cu mașina în gol, cînd stau ceasuri întregi cu utilajul în repaos, din lipsă de autobasculante, mă doare inima de pagubele pe care le aducem economiei. O oră de staționare a unui astfel de utilaj înseamnă pierderi de mii de lei. Or, pe șantierul nostru sînt sute și sute de mașini și utilaje, și ideal ar fi ca toate să meargă din plin, zi și noapte, să lucreze permanent la întreaga lor capacitate. Chiar așa ceva însă nu e posibil, aici nu e uzină, dar datoria noastră este să ne organizăm în așa fel, ca aceste staționări să fie reduse la minimum.

— Care este constructorul, de aici de pe șantier, la care ții cel mai mult ?

— Țin la foarte mulți, pentru că noi sîntem aici ca într-o familie. Toți depindem de unul și unul depinde de toți. În clipa aceasta, mă gîndesc însă la inginerul Vladimir Țapliuc. Are darul de a vorbi cu oamenii, de a-i respecta, știe cum să se comporte cu ei. Îi execuți dispozițiile cu cea mai mare tragere de inimă, pentru că el nu-ți va cere niciodată să faci ceva care nu se poate face sau care e inutil să se facă. Îmi place și maistrul mecanic Constantin Bălan. Are în primire douăsprezece EKG-uri, plus alte utilaje, și răspunde de reviziile și reparațiile lor. Ei bine, dacă acest om are de făcut o treabă dificilă, e în stare să rămînă pe poziție fără să pună capul pe pernă chiar și o săptămînă, și nici măcar să-și încrunte fruntea. N-ai să-l vezi niciodată nervos, supărat sau indispus, n-ai să-l vezi niciodată obosit ori nemulțumit, și pe măsura și după chipul lui sînt și ceilalți tineri mecanici din formația pe care o conduce. El știe să le insufle la toți încrederea și elanul și, cum zic, ți-e mai mare dragul să-i ai în preajmă. Mi-am mai pus eu ochii pe un

tînăr care, sînt sigur, va face mari isprăvi în profesia lui. Este inginerul Dănuț Grigore Ciucă, stagiar. Răspunde, deocamdată, de partea electrică la cele două excavatoare de mare capacitate. De cînd a venit el aici — are doar cîteva luni — ne-am luat grija în privința defecțiunilor la componentele electrice. E plin, băiatul, de talent și de bun-simț. Se înhamă la orice treabă, alături de electricieni și de mecanici, lucrează în rînd cu ei, și știe el de ce. Pentru că numai așa se învață. În facultate, o fi băgat el multe în cap, dar excavatoare ca acestea n-a văzut pînă aici. Nici alte utilaje, ca cele cu care lucrăm, noi n-a avut unde vedea în timpul facultății. Ele îi oferă acum prilejul unei practici ideale, și Dănuț nu-și pierde timpul.

Sîntem în cabina excavatorului, e pauza de masă și afară plouă mărunt, mocănește. Dumitru Leorda se întunecă la față. Ploaia nu-i place. E cel mai mare rău pentru constructorii canalului, avea să-mi spună el. Alunecă mașinile, se împotmolesc, crește consumul de combustibil, scade productivitatea. Toamna și primăvara e cel mai greu din pricina aceasta. Vara se înghite praf cu grămada. Mașinile stropitoare fac curse încontinuu, și ploaia lor artificială potolește puțin norii de praf pe care îi ridică miile de mașini în goana lor. Cel mai bine e iarna, cu condiția să fie zăpadă. Acum e frig, ar trebui să ningă, dar încă n-a căzut nici un fulg. În schimb, cînd plouă, se face polei, șoferii înjură și ambalează în zadar motoarele uriașelor autobasculante. Canalul înaintează spre mare.

Deodată, tresărim amîndoi, speriați. O bufnitură grea cutremură excavatorul. Ieșim din cabină. Un bolovan cît un bivol s-a desprins din malul înalt de 15 metri și a căzut pe podaliera din față. Stricăciunile sînt neînsemnate. Rămînem cu spaima.

Îmi aduc aminte de povestea celor doi tineri surprinși în fundația unui zid de sprijin de un mal surpat, la kilometrul 48. Unul dintre ei a fost mai norocos. A rămas pe fundul gropii și n-a pățit nimic. Celălalt, în schimb, betonistul Marin Manea din Pitești, în vîrstă de numai douăzeci de ani, a avut nefericita inspirație de a încerca să iasă afară. Malul l-a surprins pe buza gropii.

Pe malul celălalt al canalului șerpuiește banda transportoare. Urcă și coboară, după configurația terenului, încărcată cu pămînt și piatră. Nu se vede de unde vine și nici unde merge. Pare un pîrîu negru, ce se scurge ca o umbră spre malul mării.

Mecanicul Leorda are o vorbă : „Îmi fac datoria nu pentru că mi se cere, ci pentru că așa îmi poruncește propria mea conștiință".

12

Răsuci cheia în broască încet, urcă cele cîteva scări de lemn cu grijă, ca să nu scîrțîie, iar sus, în hol, își lepădă hainele de lucru și le atîrnă în cîrligele nichelate ale cuierului de perete. Pe sub ușa dormitorului răzbea o rază de lumină. Se vedea că, deși ceasul arăta aproape unsprezece noaptea, „fetele" nu se culcaseră încă. Îl așteptau, ca în fiecare sîmbătă seara. De fiecare dată, regretă că a ajuns prea tîrziu, că orele petrecute în familie nu-i ajung nici măcar pentru a afla noutățile de peste zi, sau pentru a-și odihni, cît de cît, privirea pe chipurile lor dragi. De regulă, activitatea pe șantier se întrerupe sîmbătă la orele paisprezece, dar, de cele mai multe ori, se prelungește pînă către seară. Doar șoferii și mecanicii, veniți din județele îndepărtate ale țării, care din două în două săptămîni pleacă acasă, se grăbesc să-și tragă mașinile în parcurile secțiilor și să alerge la gara Medgidia. Trenurile îi vor duce spre satele și orașele lor din Moldova, din Transilvania sau Oltenia, pentru a-i readuce la începutul săptămînii următoare. Cadrele tehnice pleacă însă ultimele, și acest lucru nu se întîmplă mai devreme de orele șapte sau opt. Se formează astfel un lung convoi de autoturisme care gonesc spre București, încălcînd orice restricție de viteză.

Privindu-și ceasul, inginerul-șef constată cu satisfacție că a mers destul de bine, realizînd o medie de 95 kilometri pe oră. Apasă ușor clanța ușii și își strecoară capul înăuntru. Soția îi face semn de bun venit cu mîna. El îi răspunde complice. Alina adormise tot așteptîndu-l. I se vedea doar părul blond și mătăsos, resfirat peste perna albă. Se retrage și se îndreaptă spre baie. În timp ce se dezbracă, își aruncă privirea în oglinda fixată deasupra chiuvetei. Imaginea ce i se restituie i se păru, pentru o clipă, că aparține altcuiva. Părul, înjumătățit și grizonat pe la tîmple, este răvășit și năclăit de praf, mustața nearanjată, barba prea mare și cu prea multe fire albe. Cînd or fi apărut ? I se pare că a îmbătrînit dintr-odată, că la cei patruzeci și cinci de ani ai săi arată cu cel puțin zece mai mult. Nu-i decît oboseala, se consolează în gînd. Oboseala, care nu se mai sfîrșește și care se accentuează pe zi ce trece. În ultimele săptămîni n-a apucat mai mult de cinci-șase ore de somn pe noapte. Turnarea betoanelor la ecluze, îngreunată mult de gerul cumplit care se abătuse peste Dobrogea, apele subterane care țîșneau pe neașteptate și inundau lucrările în zona Șantierului național al tineretului, proasta aprovizionare cu motorină și lipsa unor piese de schimb pentru mașini l-au ținut într-o permanentă tensiune, într-o stare de necontenită alertă. În biroul său de la Centrală, telefonul sună neîntrerupt, ca soneria unui ceas electric care nu încetează pînă nu te scoli și-l oprești. Dar, de cele mai multe ori, nu răspunde nimeni. Inginerul-șef e pe șantier alergînd de la un punct de lucru la altul, de la Cernavodă la Medgidia, de la Medgidia la Basarabi, de aici la Cumpăna sau la Agigea. Sute de kilometri străbătuți în fiecare zi și în fiecare noapte pe traseul șantierului, la autoritățile locale, pentru rezolvarea celor mai felurite probleme, zeci și sute de convorbiri telefonice cu furnizorii de materiale și utilaje din

țară, cu ministerul, cu proiectanții, cu oficiile de repartizare a forței de muncă din județe : „încercați să ne trimiteți o echipă de dulgheri", numai că dulgherii se găsesc tot mai greu : „să vină un mecanic priceput, să vadă ce-i cu excavatorul dumneavoastră, că iar s-a blocat", îi roagă pe furnizori ; „ce se aude cu cota de anvelope ?", și așa toată ziua, încît de multe ori uită să meargă și la masă.

Intră sub dușul fierbinte. Mușchii i se relaxează sub jetul de apă. Răceala pe care o simțise de dimineață în tot trupul se scurge parcă prin sifonul căzii, odată cu praful care îi înecase porii. Nici n-a auzit cînd a intrat soția cu schimburile curate.

Îl privește de cîteva clipe, fără să-i atragă atenția. Are același corp, suplu și musculos, de acum douăzeci de ani, cînd l-a cunoscut. La față a îmbătrînit, dar trupul de atlet, modelat pe șantiere, prin gimnastica dură a muncii, a rămas neschimbat.

Așa l-a cunoscut. Văzîndu-i mai întîi trupul, încordat în efortul ridicării unor bare metalice pe șantierul hidrocentralei de pe Bistrița. Era șeful unei brigăzi de fierari-betoniști. Se lucra atunci la ridicarea barajului. Era cald, și băieții lucrau doar în slip și cu cascheta pe cap. Ea venise doar de cîteva zile pe șantier și fusese repartizată, pentru calificare, într-o echipă de sudori. O impresionase forța acestui tînăr, omenia lui. Privirile lor s-au întîlnit în treacăt. Dar parcă întîrziau fixîndu-se. În zilele următoare nu-l mai văzuse. Ea lucra mai mult în atelierul de reparații, unde se desfășura prima fază a cursului de calificare și instruire practică. Îl uitase. Șantierul era plin de tineri, de vîrsta ei sau mai mari, care îi aruncau brunetei cu ochii verzi de la calificare priviri interesate. Venise pe Șantierul național al tineretului dintr-un sat din Teleorman și nu prea cunoștea lumea.

De aceea, nici nu se arunca orbește în focul cochetăriei cu necunoscuții. La provocările decente răspundea în fugă, printr-un zîmbet abia schițat, evitînd orice încurajare, văzîndu-și de treabă. Nici să facă pe scorțoasa nu-i plăcea. Modestă și binevoitoare, își cîștigase repede simpatia generală. Intrase în atenția tinerilor și chiar își cîștigase faima de cea mai frumoasă fată a șantierului. Nu punea însă preț pe opinii de acest fel. Se străduia să învețe bine meseria, să cîștige cît mai repede bani mulți și să-i trimită acasă, la mama și cei trei frați mai mici. Se descurcau destul de greu și ajutorul ei era bine venit.

Într-o seară, în spatele fabricii de ciment, cînd venea de la cantină împreună cu o colegă, trei vlăjgani și-au făcut apariția bruscă din boscheții ce se înșirau de-a lungul aleii. Au tăbărît asupra lor, duhnind a alcool. Nu puteau să țipe. Se zbăteau gata să se sufoce, cu gura astupată de palmele lor. A simțit cum o mînă abilă îi smulge rochia și inima era gata să-i sară din piept. Se credea pierdută, fără salvare. Iarba udă îi învelea coapsele și umerii goi. Puterile o părăsiseră cu totul. Încerca să muște palma care îi apăsa gura. N-o putea apuca. Auzea în apropiere zbaterea colegei, care se lupta cu ceilalți doi. Deodată, fulgerător, a fost eliberată. O forță spontană smulsese greutatea de pe ea, după care i s-a părut că o vede zburînd, da, zburînd, peste malul abrupt al rîului din apropiere. În clipa următoare, la un pas de ea, auzise cîteva bufnituri și gemete scurte, înfundate, după care iarăși i s-a părut că niște trupuri, bălăbănindu-se, zboară peste malul rîului. S-a petrecut așa de repede, încît cele două fete n-au înțeles nimic din ceea ce se întîmplase. S-au ridicat, și-au strîns rochiile ferfeniță în jurul corpului și au luat-o la goană spre dormitoare. Au avut norocul să nu le vadă nimeni în halul în care se aflau. Alt-

fel, vorbele și bîrfele ar fi făcut numaidecît ocolul taberei. Nu deslușiseră chipurile celor trei tineri, era întuneric, așa că nici vorbă nu putea fi să-i reclame la miliția șantierului. N-au povestit la nimeni nimic. Noaptea a trecut greu, fără ca cele două să poată închide ochii. Spaima li se încuibărise în inimă și n-a dispărut decît odată cu zorii.

Se întrebau cine le salvase. Trebuie să fie un om deosebit. Ar fi vrut să-i mulțumească, dar în buimăceala de atunci nici nu-l văzuseră bine. Sperau să le facă el vreo aluzie. Zilele treceau fără ca ele să afle ceva. Deodată, brunetei cu ochii verzi i-a fulgerat prin gînd ideea că putea fi șeful brigăzii de fierari betoniști, tînărul acela vînjos, cu care își încrucișase o singură dată privirea. Ar fi vrut să-l caute. Dar unde să-l găsească ? La cantină se mînca în serii, iar „joia tineretului", din cauza rămînerii în urmă a lucrărilor la galeria de fugă, se tot amîna, lucrul pe șantier prelungindu-se la douăsprezece ore pe zi. Unde să-l întîlnească ?

Într-o sîmbătă, după masa de prînz, s-a întrunit careul. Comandantul șantierului a strigat numele a șase tineri, pe care i-a invitat să iasă în față. I-a numit pe rînd, arătîndu-i cu degetul și relatînd faptele pentru care se fac vinovați. Trei dintre ei erau învinuiți de tentativă de viol asupra a două fete care au rămas necunoscute, iar ceilalți trei fuseseră surprinși furînd. S-a hotărît eliminarea lor de pe șantier și ridicarea calității de brigadier. Necunoscîndu-se victimele primilor trei tineri și nefiind nici o reclamație în acest sens împotriva lor, nu puteau fi trimiși în fața justiției. Sesizarea la comandamentul șantierului a venit din partea unui constructor care a dorit să rămînă necunoscut, din motive personale. Așadar, enigma nu se dezlegase. Cei prinși asupra furtului au fost deferiți justiției.

În sfîrșit, cu prilejul inaugurării galeriei principale, a fost organizată festivitatea. După înmînarea premiilor și a steguleților de fruntași, a urmat petrecerea, mai bine zis dansul. Orchestra, formată din doi acordeoniști, amîndoi de la „betoane", un violonist de la „plan" și bateristul, un băiat care învăța meseria de miner, oferea cu preferință tangourile și valsurile, și din cînd în cînd cîte o „sîrbă". Dansurile moderne nu prea erau pe gustul organizatorilor. Dansul trebuia să fie „cît mai moral, tovarăși", cum le atrăsese cineva atenția tinerilor instrumentiști. Destule probleme ridica însă și tangoul. Partenerii aveau tendința de a dansa prea „burtă-n burtă", ceea ce era, la urma urmei, un mod decadent de a dansa, fapt care impieta asupra educației tinerilor brigadieri, după cum avea să le amintească responsabilul cultural, într-o pauză. Tinerii l-au luat peste picior, dar orchestra a atacat imediat un dans oltenesc, în care partenerii își țin mîinile unul pe umerii celuilalt, la distanță corespunzătoare. Departe însă de zona folclorică originală, brigadierii au adus unele modificări în ceea ce privește poziția în timpul dansului, petrecîndu-și brațele pe după gîtul partenerului.

Șeful brigăzii de fierari-betoniști dansa rar și pornea ultimul să invite vreo fată care se nimerise să rămînă pe banca de lîngă perete. Părea că nu are nici o preferință pentru o anumită persoană. Aceasta era, cel puțin la prima vedere, concluzia. Brunetei cu ochii verzi, care îl ținea sub observație de cînd își făcuse apariția în sala cantinei, nu putea să-i scape amănuntul. Îi era ciudă că el nici măcar nu se sinchisește s-o caute cu privirea, nici nu-și aruncase ochii spre sală, într-o indiferență totală, nici nu lua seama la viața din jurul lui. Întîrzia în discuții, ba cu unul, ba cu altul, pînă cînd ceilalți se lansau în dans, rămînînd singur. Abia atunci, mai mult

pentru a înlătura jena vreuneia din fetele ce rămîneau pe margine, se înclina ușor, invitînd-o, și intrau împreună în ritmul muzicii. Dansa greoi, stîngaci. Oricum, făcea față, și părea chiar mulțumit de el în această privință. Se simțea stingherit doar cînd unul dintre băieții din orchestră anunța „damentangou" sau „damenvals" — ceea ce însemna că fetele aveau dreptul, în spiritul celei mai autentice democrații, să-și aleagă ele partenerul de dans. În ocazii de acest fel, se îndreptau spre el în grabă, la întrecere, mai multe fete deodată. Pentru a evita orice încurcătură, ieșea afară la fumat și revenea după ultimul acord al muzicii.

La ora douăzeci și două, orchestra a atacat „Perinița", dansul de încheiere. Cercul s-a format numaidecît. El rămăsese, ca de obicei, în grupul retras, aprins în discuții. Nici n-a observat cînd ea s-a apropiat de el, i-a petrecut năframa pe după gît, invitîndu-l în mijlocul cercului. Fata a îngenuncheat cea dintîi. El a schițat doar gestul, s-a aplecat ușor și a sărutat-o protector pe frunte, după care ea a roșit pînă în vîrful urechilor, iar în jur s-a auzit un cor de „Ooo !"...

A regretat inițiativa. Nici după această dovadă a simpatiei ei, șeful brigăzii de fierari-betoniști nu-i dăduse mai multă atenție. Continua să rămînă rece ca apa Bistriței în februarie. Aflase o explicație : cineva povestise că, nu demult, suferise o „lovitură sub centură", după propria-i expresie. Îl părăsise nevasta, fugind cu un contabil. Cînd s-a întors acasă, la Piatra Neamț, găsise pereții goi. N-a spus nimic, n-a povestit nimănui această umilință, în speranța că o s-o găsească, ori că o să se întoarcă ea singură acasă. Abia după vreo lună i-a spus secretarului de partid, care îi era prieten. „Nouă, constructorilor, ni se mai întîmplă și așa ceva", l-a consolat acesta, dacă asta poate fi o consolare, după care a adău-

gat : „totul va fi bine“. Nu l-a întrebat de unde știe el că „totul va fi bine“. Și-a înăbușit dezamăgirea în muncă. De dimineața pînă seara nu cobora de pe schele decît pentru masă, așa că, noaptea, dormea tun. N-avea timp de meditații, de reflectări la propriile lui necazuri. Organizarea brigăzii, aprovizionarea cu materiale a frontului de lucru, studierea documentației și lucrul efectiv alături de băieții lui îl sustrăgeau de la orice alte gînduri.

La terminarea cursului de calificare, în aprilie, proaspăta sudoriță cu ochii verzi a fost repartizată — poate întîmplător, poate nu — în formația fierari-betoniștilor de la baraj. Șefului brigăzii i s-a atras atenția de către comandantul șantierului s-o ia pe tînăra brigadieră pe lîngă el, pentru a o ajuta să se integreze și să-și desăvîrșească calificarea. Va răspunde personal de formarea ei. Văzîndu-i alături, mulți ziceau : „Ia te uită ce pereche potrivită“.

— Cum ai intrat ? Credeam că am încuiat ușa la baie.

— N-ai închis-o ! Ți-am adus schimburile. Mă izgonești ?

— De ce-aș face-o ? Îmi era dor de tine. Alina doarme ?

— Abia a adormit. Cîteva ceasuri nu s-a deslipit de geam. Cum vedea o „Dacie“ albă, striga : „Vine tăticul, vine tăticul !“ Pînă a biruit-o somnul.

13

Duminica trecută nu ieșise toată ziua din casă. Alina avea să-i spună atîtea. Învățase la grădiniță, în cursul săptămînii, o mulțime de povești, pe care trebuia să i le spună. Și cuvintele noi la engleză, și jocurile noi, toate i le-a repetat de mai multe ori, nelăsîndu-l să se ducă nici pînă în beci, ca să aducă o sticlă cu vin. „Prizonieratul" acesta îl făcea fericit de fiecare dată cînd venea acasă. „Nu poate exista o plăcere mai pătrunzătoare ca aceea de a ține un copil în brațe, de a te ști iubit de o mogîldeață ruptă din trupul și sufletul tău, reflecta inginerul-șef. Cum or fi putînd trăi unii oameni fără copii ? Negreșit, cine nu cunoaște emoția sărutului unui copil nu cunoaște adevărata fericire."

Ziua a trecut pe nesimțite. N-au deschis nici televizorul. Pentru ca nimic să nu le tulbure tihna, fericirea de o zi. S-au culcat devreme. Alina a adormit cu mîinile încolăcite în jurul gîtului lui.

Dimineața, la ora patru, a sunat telefonul. A sărit din pat. Peste cîteva ore urma să se țină „operativa" cu directorul-general, la care vor veni și ministrul transporturilor și telecomunicațiilor și primul secretar al Comitetului județean de partid, și trebuia să fie în formă. De-ar ajunge măcar cu o jumătate de ceas mai devreme. O roată

din față e cam moale. Poate va trebui să-i mai dea cîteva pompe. Soția se sculă și ea.

— Îți pregătesc într-o clipă ceaiul !

— Te rog, dormi, nu te deranja, că mă descurc singur.

O ia în brațe cu tandrețe și o bagă sub plapumă, lăudu-și rămas bun de la ea. Cînd vrea să se îmbrace, nu-și găsește hainele de lucru. Le lăsase în cuierul din hol. Le căută în cealaltă cameră, în sufragerie, peste tot. Parcă intraseră în pămînt.

— Unde-ai pus hainele de lucru ? o întrebă în șoaptă.

— Eu n-am pus mîna pe ele ! Doar le-ai lăsat în cuier, afară, pe hol. Caută-le bine. Acolo trebuie să fie, pe sub celelalte.

— Am răscolit totul. Nu sînt.

Soția se scoală numaidecît, surprinsă de ciudata dispariție. Caută și ea prin toate cotloanele. Se concentrează, în încercarea de a-și aminti dacă nu cumva le-a luat și le-a pus totuși în altă parte. Cu siguranță, nu. Atunci, cine și cînd le-a luat ? În casă n-a intrat nimeni din afară. Alina n-avea treabă cu pufoaica și celelalte lucruri de îmbrăcăminte ale tatălui ei. Înseamnă că, totuși, un hoț s-a strecurat în hol. De ce a luat însă ceea ce era mai puțin valoros ? Nici această presupunere nu putea sta în picioare. Enigma continua să rămînă nedezlegată. Dar mai era timp pentru cercetări și presupuneri ? Acele ceasornicului alergau spre timpul critic. Inginerul-șef nu mai avea la dispoziție nici un minut de răgaz. Trebuia să plece imediat, dacă vroia să nu întîrzie peste limita admisă de el însuși, model de punctualitate și corectitudine în toate.

Gonește pe șoseaua ce duce spre Constanța cu viteza maximă admisă... adică atît cît poate mașina : 140 km pe oră. A uitat întîmplarea cu hainele. Gîndurile îi fug în cu totul altă parte. O fi sosit transportul de motorină ? I-o fi convins directorul personalului pe cei șase șoferi

din Bihor, care voiau cu orice preț să plece de pe șantier ? Care o mai fi nivelul apelor în albia canalului, la kilometrul 48 ?

Întrebări, întrebări ale căror răspunsuri nu se găsesc pe șosea. Încearcă să-și abată gîndurile de la problemele șantierului, privește cîmpul desfășurat de-o parte și de alta a drumului, pînă în zările îndepărtate. Acesta e Bărăganul cu pămînturile sale fertile, cu bogăția holdelor. Numai că acum cîmpul e gol și dezolant. Cenușiul arăturilor și galbenul bolnăvicios al grîului abia răsărit și atacat de gerul iernii îl indispun. Vîntul rece și uscat anunță seceta. N-a nins aproape deloc în iarna aceasta, primăvara e aproape și nu se întrevede apariția precipitațiilor. Cu siguranță, anul acesta nu se vor repeta recoltele mari de anul trecut. Canalele de irigații sînt și ele aproape secătuite. Doar acolo unde nu trebuie, în săpăturile din albia canalului — îi revin din nou în minte problemele șantierului —, apa dă năvală la fiecare mușcătură a excavatoarelor sau draglinelor, autobasculantele se împotmolesc, șenilele utilajelor grele se cufundă în mlaștină, productivitatea se duce naibii, iar timpul nu ține seama de aceste șicane ale naturii. Țăranii din Straja se miră și ei. Au stat pe o mare subterană de apă dulce, și toată viața au suferit de sete, ei, animalele și ogoarele. Trebuia să sape doar la 30—40 de metri, și apa ar fi țîșnit ca dintr-o fîntînă arteziană. Numai că Dobrogea n-ar fi putut fi săturată cu apa dintr-o fîntînă și nici din o mie de fîntîni.

Monotonia șoselei, în asfaltul căreia începeau să se reflecte primele raze ale soarelui de martie, și căldura care se adunase în mașină îl cam moleșiseră. O stare de somnolență, atît de periculoasă pentru conducătorii auto, începuse să-l cuprindă. Porni radioul. Se transmitea un

concert simfonic. Căută pe alte lungimi de undă. Peste tot, muzică simfonică sau corală.

Intră în Feteşti, trebuia să reducă viteza. S-ar putea să dea peste vreun radar, şi nu de alta, dar nu-i mai încap ştampilele pe filele permisului de conducere. Plus pierderea de timp pentru explicaţii şi parlamentări cu miliţienii.

În centru, în faţa magazinului universal, îi face semn cu mîna o tînără. Nu are obiceiul să oprească. De ani de zile, de cînd face acest drum, n-a luat pe nimeni în maşină, numai dacă nu i-a apărut în drum vreun cunoscut de pe şantier. Are în privinţa aceasta părerile lui. Nu vrea să riste nimic. Dacă i se întîmplă vreun accident, de ce să cauzeze şi altora o nenorocire? El mînă cam tare şi oricît de stăpîn ar fi pe volan, nu e scutit de vreo explozie la vreo roată sau de alte surprize. S-au văzut atîtea cazuri tragice.

De data aceasta, nu ştie ce i-a venit să frîneze brusc. Chiar în dreptul fetei. Lîngă ea, un tînăr care ţinea în mînă o valiză uşoară. Or fi doi tineri căsătoriţi de curînd, îşi imaginä el, şi au nevoie să ajungă undeva urgent. Par atît de tineri, de frumoşi şi de fericiţi. De ce nu i-ar lua? O faptă bună de dimineaţă îi poate aduce noroc toată ziua, îşi permise el, pentru amuzament, o reflecţie fugară.

— Pînă la Medgidia, vă rugăm frumos, spuse fata, puţin emoţionată.

— Poftiţi, îi răspunse, şi le deschise ambele uşi laterale.

— Mulţumesc, spune băiatul. Eu nu merg. Am condus-o numai pe sora mea.

În subconştient inginerul-şef simţi o străină şi ascuţită bucurie. Privită chiar şi numai în fugă, cu coada ochiului, fata i se păru de o frumuseţe aparte şi chipul ei

i se întipărise pe retină ca pe o hîrtie fotografică. Încercă să n-o mai privească, să nu mai întoarcă privirea spre dreapta, dar, ciudat, continua să se gîndească la ea, așa cum o văzuse în șosea, făcînd cu mîna puțin timidă, cu șuvițele de păr castaniu ieșite de sub căciula flocoasă de iepure negru, cu obrajii proaspeți, îmbujorați de frigul dimineții, cu formele trupului, nu prea înalt, strînse într-un cojoc scurt, pe talie.

Era îmbrăcată în blugi mulați pe coapse și încălțată în ghete de culoare maron. La gît avea un fular de mătase de culoarea frunzelor ruginite de bruma toamnei, culoarea care se potrivea de minune cu verdele metalic al ochilor. O daltă de măiestru îi sculptase în linii perfecte fața ovală, cu nasul drept și sprîncenele mult alungite, buzele pline, de un roșu natural, aprins, conturat fără cusur, dinții albi și lați, umplîndu-i gura, iată amănuntele care îi revin succesiv în imaginație, ca și cînd cineva le-ar rechema întruna. E, de bună seamă, o exagerare. Nici n-avea cînd să observe toate aceste trăsături, să le memoreze. N-a privit-o mai mult de o clipă. Poate nici nu e chipul ei cel care îi stăruie în gînd. Ar trebui să întoarcă totuși privirea, să-și verifice puterea atenției instantanee. Nu se hotărăște.

Cine o fi fata? Cu ce treburi o fi mergînd la Medgidia? Încearcă să ghicească. Vrea să-și cumpere ceva. E prea prozaic. Nu merge nimeni după cumpărături cu valiza. Merge la vreo școală. Pare a fi trecut de vîrsta școlii. O fi avînd soțul sau iubitul la armată și merge în vizită. Ce profesie o fi avînd? Mai mult ca sigur că e asistentă medicală. Are ceva din finețea și distincția acestor fete, care toată viața doriseră să ajungă doctorițe și se opriseră la jumătatea drumului.

Prostii. De ce ar fi pasagera din dreapta lui chiar asistentă medicală? Poate fi tot atît de bine doctoriță sau

vînzătoare. Adică nu. La urma urmei, ce-l interesa pe el profesia și treburile fetei pe care o luase în mașină aproape fără să gîndească, dintr-un reflex automat?

Un cîine apare dintr-un salt în mijlocul șoselei. Inginerul-șef frînează brusc și manevrează scurt volanul, pentru a evita animalul. Era puțin tulburat. Nu lovise niciodată nici un animal și l-ar fi durut mult dacă i s-ar întîmpla vreodată așa ceva. E prea sensibil.

— V-ați speriat? o întrebă el fără să întoarcă privirea spre ea.

— Nu. Sînt sigură că conduceți foarte bine.

În răspunsul fetei nu se distingea nici un fel de gratuitate. O spunea cu seriozitate și convingere. „De unde știe ea cum conduc eu? S-a lămurit după numai cîțiva zeci de kilometri? Ori, poate, vrea să mă flateze?" Ce-ar fi să vorbească ceva cu ea? S-o întrebe unde și cu ce treburi merge? Nu mai bine nu. Și-a propus să nu ducă nici o discuție cu ea, pentru ca să nu-i dea impresia că ar urmări cine știe ce interese. În mintea fetelor încolțesc numaidecît tot felul de bănuieli. După părerea lor, orice bărbat care le ia în mașină ar dori să le facă neapărat curte. Să-și mai vadă fetele acestea vîrful nasului. E de douăzeci de ani căsătorit și nu și-a înșelat niciodată nevasta. Nici n-o va face vreodată. În privința asta, concepțiile lui despre moralitate și viața de familie sînt ferme și definitive. Nu s-a născut femeia care să i le clatine.

A ajuns la podul de peste Dunăre de la Vadul Oii. De cîte ori trece peste acest pod îl încearcă un sentiment de mîndrie și fericire. A lucrat și la construcția lui, împreună cu alți ingineri și muncitori de pe șantierul canalului. E unul dintre cele mai frumoase poduri de pe Dunăre. El va fi depășit însă de complexul podurilor de la Cernavodă. Încă o operă a constructorilor și specialiștilor, urmași ai lui Saligny. O țară fără poduri e o țară săracă.

Împăratul Traian n-ar fi avut aceeași faimă dacă n-ar fi construit podul de peste Dunăre, la Drobeta. Fără pod n-ar fi putut cuceri Dacia. La terminarea canalului vor fi în țară cu optzeci de poduri rutiere și de cale ferată mai multe.

— Nu se poate să omori o ființă, fie chiar un animal, și undeva, în imensitatea universului, să nu se tulbure o stea...

Parcă a spus-o pentru ea însăși. Luat prin surprindere, inginerul-șef întoarse privirea către fată și abia acum o vedea cu adevărat, în dreapta lui, de fapt numai din profil. Privea înainte, prin parbriz, cu ochii cufundați în golul cîmpiei peste care cobora dimineața, și i s-a părut mult mai frumoasă ca acolo, în șosea. Își scosese căciula neagră de iepure, și părul i se revărsase pînă aproape de umeri, obrajii devenind mai palizi, ochii mai meditativi.

— N-am înțeles ce ați spus.

— Mi-a scăpat și mie un gînd și a fugit în lume.

Tăcerea s-a așternut iarăși între ei. Poate ar trebui să-i spună că, dacă dorește, poate să fumeze. Nu-l deranjează. De fapt ce-l interesează ? Să-și ceară voie dacă are poftă, iar dacă nu, să se uite pe geam. Nici nu mai e mult pînă la Medgidia. O va întreba unde s-o lase. Probabil vrea în centru, numai că el nu ajunge în centru. Merge direct la Centrală. Să se descurce și singură.

— Ajungeți cumva în centru ? îl întrebă ea, cînd primele clădiri ale orașului apăreau la cotitura drumului.

— Îmi pare rău, trebuie s-o iau spre gară, îi răspunse el și privi ceasul.

Mai avea douăzeci de minute pînă la începerea „operativei". Timp suficient pentru a înconjura orașul. O vagă părerea de rău îl străfulgeră. Prea s-a grăbit s-o refuze. Nu-l stînjenea cu nimic o fugă pînă în centru. Mai ales că fata are și o valiză cam grea. Oricum, nu mai putea

da înapoi. Dacă s-ar fi răzgîndit, ea ar fi crezut că o face special pentru ea și n-ar fi vrut să se îndatoreze mai mult decît era necesar. A fost suficient de amabil că a luat-o. Trecuseră atît de multe mașini pe șosea și n-a oprit nici una. El a avut omenia să n-o lase în drum. Putea fi mulțumită că ajunsese bine și la timp.

— Atunci, vă rog să mă lăsați aici. E o stație de autobuz aproape. Chiar se vede o mașină în spatele nostru, poate am noroc s-o prind. Vă mulțumesc mult. Ați fost foarte amabil.

Îi deschide portiera și fata coboară, grăbindu-se spre autobuzul care tocmai oprea în stație. O urmări cîteva clipe cu privirea. Pletele negre îi săltau pe umeri, învălmășite de vînt. Abia își tîra valiza. Cineva o ajută să urce pe ușa din spate. Autobuzul se puse în mișcare și cîteva secunde mai tîrziu dispăru la cotitură.

14

Întîlnești un om, mă rog, o femeie, undeva întîmplător, într-o gară, la fereastra unui vagon, în holul unei săli de spectacole, pe stradă sau, ca în cazul de față, pe șosea, fără să știi cine e și, totuși, persoana respectivă ți se pare apropiată, nu cunoscută, dar apropiată, ochii se lipesc de ea ca de un lucru care te bucură. Apoi dispare. Și gîndul că n-o vei mai revedea îți strecoară în inimă o ciudată neliniște, un nevinovat regret. Cu aceste gînduri, care i se întretăiau dincolo de fruntea brăzdată de cute sinuoase, inginerul-șef intră în curtea sediului Centralei „Canalul Dunăre-Marea Neagră" din Medgidia și se îndreptă, întins, spre sala de consiliu. Nu era nimeni. Mai erau zece minute pînă la începerea „operativei". Se duse în birou, să se dezbrace. „Aș fi avut timp suficient să mă abat prin centru", își reproșă el nemulțumit. Dar țîrîitul telefonului îl readuse la realitate.

— Alo ? Cine e ?

— Eu sînt ! Te-am sunat să-ți spun că ți-am găsit hainele.

— Ei, nu mai spune ? Unde erau ?

— N-ai să ghicești. Sub șifonier, în dormitor.

— Ce căutau sub șifonier ? Cine le-a vîrît acolo ? Eu le lăsasem în cuierul de pe hol.

— Nu bănuiești cine ? Alina. Cînd s-a sculat, m-a întrebat „unde e tăticul ?“. „Cum unde e tăticul ? Nu știi că a plecat pe șantier ?“, îi zic. „Cum a plecat pe șantier, fără haine ?“, și s-a repezit sub șifonier, de unde le-a scos. „Așa zic, deci tu erai hoțomanul. De ce ai făcut asta ?“ „Păi, de aia, zice ea, începînd să plîngă, ca să nu mai plece pe șantier, să rămînă cu noi acasă...“

— Tovarășe inginer, începe „operativa“, îl anunță secretara, întredeschizînd ușa biroului.

— Bine, mulțumesc, vin într-o clipă, apoi la telefon : E în ordine. M-ai liniștit. Cum nu mi-a dat prin cap ?! Vă sărut pe amîndouă. Închise telefonul, că trebuia să plece la ședință.

...Pînă azi dimineața la cinci, s-au turnat 735 metri cubi de betoane în ecluza de la Cernavodă, 348 suduri de rezistență în baie de zgură, s-au montat 25 tone de armături și zece prefabricate din beton, de cîte zece tone fiecare... La ecluza Agigea de la Noul port Constanța Sud, s-a încheiat turnarea platformei turnului de comandă. Podul de cale ferată de la Valea Dacilor este pregătit pentru probele de rezistență. S-au terminat lucrările pregătitoare pentru lansarea pe reazime a podului de la Agigea, iar pilonul de susținere a ajuns, sîmbătă seara, la cota finală. A fost dezafectat podul de la kilometrul 16 și stația de pompare de la kilometrul 18. În zidurile de susținere a malurilor dintre kilometrii 40—25 s-au turnat 400 metri cubi de beton hidraulic. Se află în întîrziere față de grafic, tovarăși, turnul de comandă de la ecluza Cernavodă, închiderea frontului de retenție și închiderea rostului central. Nu s-a terminat dezafectarea vechiului port Cernavodă aflat în zona inundabilă, iar la kilometrul 58, excavațiile au bătut pasul pe loc din cauza defectării

excavatorului de 8 metri cubi. Ieri, duminică, n-au lucrat, din lipsă de energie electrică, compresoarele din zonă.

Inginerul-șef nu se poate concentra. Gîndurile îi fug aiurea. Toate aceste cifre și date seci, pe care le prezintă directorul tehnic, nu-i spun mare lucru. Într-o săptămînă se lucrează mai mult, în alta mai puțin, în funcție de o mulțime de factori, care, de cele mai multe ori, nici nu se iau în considerare.

Gîndurile îl întorc din nou acasă, la București, la soția și fetița lui. Ce poznă i-a trecut Alinei prin cap... Să-i ascundă hainele! Cum le-o fi dat jos din cuier? Ar fi trebuit s-o trezească la plecare. Numai că iarăși s-ar fi agățat de gîtul lui și nu l-ar fi lăsat să se dezlipească cu nici un preț de ea. Ani de zile de la căsătorie n-au avut copii, deși i-au dorit cu ardoare, și după atîta amar de vreme și de așteptare, a apărut Alina. De atunci, de trei ani, n-a stat cu ea, adunînd toate zilele petrecute împreună, mai mult de o lună. S-a întîmplat că nici concediul nu și l-a putut lua decît așa, pe apucate, cîte o săptămînă, două. Șantierul nu i-a permis să se rupă de el și să stea cu familia nici măcar de sărbători. Ce să-i faci? Asta e soarta constructorilor. Au viața cea mai grea și munca cea mai grea. Bucuriile sînt puține: doar atunci cînd termină o lucrare și iese ca la carte. O bucurie de scurtă durată, pentru că, imediat, încep altă lucrare, cu alte probleme, care de care mai complicate și mai dătătoare de dureri de cap. „E meseria mea, conchide el, în curgerea gîndurilor, și trebuie să mi-o fac pînă la capăt. De fapt, nici n-aș concepe să fac altceva decît să construiesc..."

Mai întîi a fost hidrocentrala de pe Bistrița. Prima școală și cea mai dură. A urmat hidrocentrala de pe Argeș, cu nimic mai prejos. După aceea, Combinatul side-

rurgic Galați, ca să fie și o unitate industrială de anvergură, apoi ia-ți calabalîcul și du-te la Lotru. Munții sînt minunați, mai ales să-i calci cu piciorul, în excursii. Cînd vrei însă să-i birui, să-i sfredelești și să-i străpungi cu galerii de aducțiune, cu galerii de fugă, să-i rănești, modelîndu-i după vrerea proiectantului de hidrocentrale, să le obligi apele să curgă invers, adică de la vale la deal, atunci totul se schimbă, ei devin inospitalieri, dușmănoși parcă, ți se opun ca o ființă vie, apărîndu-și comorile. Nu așa s-a întîmplat atunci în '69, la Petrimanu, în colonia șantierului, de erau să-și piardă viața oamenii lui Zamonița de la baraj ?

...Ninsese în Munții Lotrului cîteva zile în șir, ca în basme. Nămeții ajunseseră la doi și chiar cinci metri prin viroagele și depresiunile munților, unde viscolul îi îngrămădise în neștire, ajungînd pînă la coroana arborilor, îngropînd totul în morminte albe și reci. Potecile și drumurile munților dispăruseră, legăturile între taberele și coloniile constructorilor fuseseră întrerupte complet. Nici cerbii și căprioarele, nici urșii și lupii, care se foiau toată noaptea prin preajma barăcilor în căutarea hranei, nu se mai puteau aventura din culcușurile lor spre locurile știute, liniștea fiind tulburată doar de simfonia plină de taină a viscolului, care înfiora pădurile de fagi și de brazi, reverberația lui umplînd văile de teamă și incertitudini. În situația cea mai grea se aflau constructorii din colonia Petrimanului, care nu mai puteau fi aprovizionați cu alimente și medicamente. Legătura telefonică cu ei fusese întreruptă, iar pe vremea aceea, pe șantiere, stațiile radio erau o raritate. Nu se știa nimic despre ei. Ba, esențialul se știa. Alimentele, pîinea în primul rînd, erau pe sfîrșite, ca și laptele și untul pentru copii. Directorul-general de atunci al șantierului, inginerul Gheorghe Cocoș, făcuse intervențiile necesare pentru a le veni în ajutor cu eli-

copterele. Au încercat mai multe echipaje, dar nici unul nu s-a putut aventura mai departe de Voineasa. Furtuna de zăpadă uitase parcă să se potolească, te întrebai de unde și cum își regenerează forțele diluviene, zile și nopți fără întrerupere, încît nu le mai lăsa nici măcar răgaz de respirație secularilor codri ai Lotrului. După mai multe încercări, piloții elicopterelor au fost nevoiți să renunțe.

Unde nu pătrund însă mașinile, indiferent cît de perfecționate ar fi, unde tehnica cea mai sofisticată este neputincioasă, trebuie să răzbească omul. Inginerul-șef era pe atunci tînăr stagiar, cunoștea bine acești munți, avea simțul orientării și nu mai puțin temeritatea de a se aventura într-o încercare căreia nimeni sau aproape nimeni nu-i acorda vreo șansă de reușită. A cerut, așadar, conducerii permisiunea să organizeze personal o expediție spre Petrimanu. Firește, nu s-a opus nimeni după ce toate celelalte tentative eșuaseră.

— Cine se simte capabil să mă urmeze ? a întrebat el într-o dimineață de duminică, în care cei mai mulți dintre brigadierii Șantierului național al tineretului se aflau adunați în clubul taberei lor.

S-au ridicat zeci de mîini. Voluntarii nu lipseau, numai că ei trebuiau selecționați cu grijă, pentru a nu deveni, pe parcursul drumului, o povară pentru ceilalți. Tînărul inginer se pricepea bine la oameni. Și-a ales vreo douăzeci de băieți care mărturisiseră că sînt obișnuiți cu munții și cu marșurile grele — abia fuseseră lăsați la vatră din armată, iar unii își făcuseră stagiul militar chiar la vînătorii de munte —, și au început pregătirile. Comanda de plecare s-a dat pe la ora prînzului, în intenția ca pînă seara să se ajungă la refugiul știut, în direcția șantierului de la baraj, cale de numai cîțiva kilometri. Fiecare dintre alpiniștii voluntari căra o greutate de douăzeci de kilograme de alimente

și materiale necesare în timpul expediției : saci de dormit, lămpi cu spirt pentru încălzirea ceaiului, frînghii, truse medicale.

După șase ore de mers — avea să povestească mai tîrziu conducătorul expediției — grupul nostru de alpiniști ajunsese la cîteva sute de metri de refugiu. Se înserase bine. Viscolul nu se potolise cîtuși de puțin. Ne-am aprins torțele și înaintam în șir indian ținîndu-ne aproape. Zăpada ne ajungea pînă la piept. Deodată se aude urletul unui lup, de undeva din stînga rîului. După o clipă, îi răspunde altul, din partea opusă a Lotrului. Ni se cam încrețise pielea pe noi, dar nici unul dintre băieți n-a zis nimic. Fără să vrea însă, mai mulți dintre noi s-au oprit pe loc. „Haideți, le-am zis, că nu avem timp să le ascultăm concertul". Careva îmi răspunse mucalit : „Numai să nu insiste înfometații ăștia". Destul de aproape, într-un tufiș, se vedeau strălucind ochii unei fiare care ne urmărea cu un calm rău prevestitor. Se aude iarăși un urlet în altă direcție. După stîncile din dreapta noastră au apărut alți ochi strălucitori, ca niște cristale de gheață. Din cînd în cînd, torțele noastre se stingeau. Le aprindeam îndată și le ridicam deasupra zăpezii. „Cît timp avem flăcările aprinse, nu se vor apropia de noi", își dă careva părerea. Altul îl contrazice : „Sînt oier din Vrancea și te pot asigura că asta e o legendă. Cînd sînt înfometați, lupii renunță la orice manieră și tradiție. Ne halesc cu fulgi cu tot, dacă nu scoatem imediat cuțitele."

Sugestia a venit tocmai la timp, pentru că în vîrful unei stînci, în dreapta lor, apăruse un lup, probabil conducătorul haitei, gata să facă saltul asupra noastră. La baza stîncii au ieșit ca din pămînt alți trei. Stăteau nemișcați, ca înainte de atac, vrînd parcă să ne paralizeze prin privirile fioroase cu care ne ațînteau. Ne-am așezat

spate în spate, în cerc, cu cuțitele pregătite. „Să-i așteptăm, a zis oierul din Vrancea. Fuga, de data aceasta, n-ar fi rușinoasă, dar nici nu ne-ar folosi la nimic.“ L-am întrebat: „Ce șanse avem, Stoicane“, căci așa îl chema pe tînărul vrîncean, dar n-a mai avut timp să-mi răspundă. L-am auzit doar strigînd din toate puterile „Atenție!“, exact în clipa în care o umbră s-a avîntat dintre stînci asupra grupului. Stoican a făcut un salt lateral, în întîmpinarea fiarei, primind-o piept în piept. S-a auzit un răcnet teribil și în același timp un scheunat sfîșietor, și am văzut fiara căzînd ca o zdreanță la picioarele lui Stoican. Totul n-a durat mai mult de cîteva secunde. Cu o abilitate extraordinară, el o străpunsese în plin. „Acum — ne-a recomandat el — e cazul să iuțim pasul. Pentru că o vreme, haita este preocupată să-l devoreze pe cel doborît și uită de noi. Dar, după aceea, o să ne ia urma...“

Am ajuns la timp la refugiu. Am aprins un foc mare din crengile scoase de sub nămeți și am dormit cu coșmaruri. Dimineața, cînd ne-am trezit, viscolul șterse urmele lupilor care ne dăduseră cu siguranță tîrcoale. Ne-am continuat drumul fără să mai vorbim de această întîmplare. În seara următoare, am ajuns în colonia Petrimanu. Era și timpul. De două zile, muncitorii de la baraj nu mai aveau nici o bucată de pîine.

Acum, aici la canal, privindu-i cum lucrează, cum îi execută indicațiile tehnice pentru oprirea alunecării malului, inginerul-șef vede în fiecare tînăr brigadier, în fiecare muncitor pe unul dintre cei de pe șantierul hidrocentralei Lotru, care-i reveniseră în memorie. Parcă ar fi cei de atunci, timpul trecînd peste ei fără să-i atingă, păstrîndu-le tinerețea, reîmprospătînd-o odată cu fiecare nouă construcție pe care o ridicaseră. Blondul de pe excavator seamănă izbitor cu șoferul Stoi-

can, cu care plecase în expediția spre Petrimanu : „Puștiul" de la volanul autobasculantei care aduce pietrișul pentru fundația pintenilor de beton — i se spune așa, pentru că trebuie să-și pună două perne sub fund pentru a ajunge la volan — parcă ar fi artificierul Perianu cu care lucrase la galeria de la Ciunget, iar maistrul Dumitru Hedeș îi reamintește de inginerul Regman, la care fusese repartizat ca stagiar, acolo, în munți. Același temperament vulcanic, aceeași aparentă neliniște și nervozitate, aceeași exactitate în ordinele date, aceeași căldură ascunsă, dar profundă față de oamenii cu care lucrează.

— Tovarășe inginer-șef — se aude în stația de radio de care cel chemat nu s-a despărțit nici o clipă —, vă aștept peste o oră la ecluza de la Cernavodă. Am fost anunțat că se toarnă ultima cantitate de beton în corpul turnului de control. E bine să fim de față, să onorăm acest succes de seamă al constructorilor de-acolo.

— Am înțeles, tovarășe director-general!

De douăzeci și patru de ore nici măcar nu s-a odihnit cît de cît. N-a pus nimic în gură, își simte pleoapele grele de nesomn și picioarele moi de oboseală. Este mulțumit, însă, că lucrările de fixare a malului înaintează bine, că primejdia a fost înlăturată.

— Să mergem, îi spune el șoferului.

15

La ora stabilită era la locul de întîlnire cu directorul-general. Veniseră mai mulți constructori, cadre de conducere, secretarul comitetului de partid pe centrală, secretarul cu probleme economice al Comitetului județean de partid. Deși o văzuse de la primele săpături, și-i urmărise evoluția pe tot parcursul, construcția i se părea acum ca un lucru nou, necunoscut, care îl transpunea într-o stare de vis. Vede cîțiva constructori cunoscuți și își revine. Iată-l pe șeful unei vestite formații de lucru, Gheorghe Dedu, iată-l pe renumitul betonist Traian Mirișan, îi știe pe fiecare în parte, așa cum îi știe pe toți cei cu care a venit aici, în inima Dobrogei, în acea toamnă a anului 1975, cînd au început lucrările de canal, și care acum sînt răspîndiți pe la diverse loturi și puncte de lucru pe toată lungimea de 64 kilometri a șantierului.

Canalul nostru este o prelungire în timp și spațiu a celorlalte opere ale constructorilor români realizate în toți acești ani ai revoluției, în care ei n-au coborît de pe schele decît pentru a urca pe altele și mai înalte, în alt perimetru geografic, pulsionați mereu de același interior spiritual al vocației în arta construcției. De la cetățile din Munții Orăștiei, de la podul lui Apolodor, de la mănăstirile din Bucovina, de la casele cu prid-

vor în stil neimitabil ale țăranilor din Muscel, la hidrocentralele și combinatele industriale ale prezentului, istoria n-a făcut, în eternitatea ei, decît un pas care să întărească și să susțină continuitatea și unitatea de suflet a acestui spirit...

— Vă felicităm din toată inima, dragi tovarăși constructori! îl întrerupse din visare directorul-general, adresîndu-se celor adunați la mica festivitate, chiar la baza turnului de control.

Inginerul-șef zîmbește, în semn de salut, cunoscuților și prietenilor săi: Vintilă Anghelescu, despre care se spune că este cel mai bun dulgher de pe șantier, Traian Mirișan, betonistul tuturor recordurilor, cum îl răsfață șefii săi, inginerii Gheorghe Hogaș, Laurențiu Titu, Mihai Radu, aflați la prima mare încercare, la primul lor examen dificil în cariera inginerească de constructori, pentru care s-au pregătit. Pentru cei doi din urmă, care au condus, ca șefi de lot, lucrările de aici, festivitatea este confirmarea că au intrat pe poarta consacrării cu nota maximă.

Tocmai cînd să părăsească șantierul ecluzei, i-a atras atenția un bărbat înalt, deșirat, cu mustața tunsă scurt, care nu putea fi confundat cu nimeni altul. Era chiar Pavel Ghiață, o mai veche cunoștință a inginerului-șef. Nu se întîlniseră încă, aici, la canal. Nici nu-i de mirare, într-o mulțime de aproape treizeci de mii de oameni, cîți lucrează aici.

— Mă bucur nespus că te văd, meștere Ghiață!

— Nu mai puțin, tovarășe inginer. Nu mai știam nimic de dumneavoastră... de cîți ani, oare?

— Dacă nu mă înșel, să tot fie vreo zece ani...

— Exact. Dumneata ai rămas pe Transfăgărășan să continui lucrările la tunel, iar eu am fost trimis în Mun-

ții Sebeșului. Acolo auzisem că te-a îngropat puțin o avalanșă din care ai scăpat, totuși, cu bine.

— Întîmplări frecvente în munți...

— Hai, spune-mi, cum a fost? Am trecut cu toții, acolo, la Șugag, prin emoții. Se zvonise că povestea s-a terminat dramatic.

Pavel Ghiață începe să povestească:

— ...Era într-o sîmbătă după-amiază, pe la mijlocul lunii ianuarie. Ne pregăteam să pușcăm. Artificierul pusese încărcătura și am ieșit cu toată echipa afară, la gura tunelului, de unde să producem detunarea. Era o zi liniștită, cu cer senin și soare strălucitor. Mici pîriiașe se prelungeau pe stînci, prevestind parcă primăvara. Sus, pe vîrful Capra, nămeții sporeau înălțimea muntelui cam cu doi-trei metri. Tocmai venise la noi pe șantier o fată, tehnician topometru, pentru măsurători. Băieții se întreceau în a-i face curte. O chema Elena Frîncu. Era ultima pușcare pe ziua aceea și, în timp ce eu îmi fumam țigara liniștit, băieții își disputau cinstea de a da ultima lovitură din săptămîna aceea în frontul de lucru din subteran. Careva a avut ideea să tragă la sorți. Le-am sugerat să participe la tragere și musafira noastră. Toți au fost încîntați. A cîștigat chiar ea. Veselie mare. I s-a arătat fetei cum trebuie să apese declanșatorul. Noi o priveam și ne amuzam. Și ea a apăsat, încet și sigură pe ea, fără nici o emoție. O să mă întrebați de ce insist asupra acestui detaliu cu fata. O să aflați.

O fracțiune de secundă mai tîrziu, tunetul exploziei a făcut să se cutremure munții. Nu-mi puteam da seama ce se întîmplase, nu înțelegeam de unde vine un tunet atît de asurzitor. Explozia din frontul de lucru nu putea fi atît de puternică, mai ales că se producea la cîteva zeci de metri în interiorul tunelului. M-am uitat la ar-

tificier, bănuind pentru o clipă că ar fi introdus o încărcătură de exploziv peste cea normală, dar i-am surprins pe față aceeași uimire ca și la ceilalți, semn că nici el nu pricepea nimic. De obicei, zgomotul exploziei se dispersează în munți, ecourile lui revenind tot mai stinse pînă la noi, pentru a dispare cu totul precum fumul spulberat de vînt. De data aceasta, nu numai că zgomotul nu se stingea, ci, dimpotrivă, creștea în intensitate.

Deodată, unul dintre băieți, un miner venit din Valea Jiului, strigă : „Avalanșa !". Ca la o comandă, ne-am îndreptat privirile spre crestele muntelui. Am văzut atunci cum se prăvale spre noi un nor cenușiu, întunecos, era ca o erupție vulcanică, și abia am avut timp să strig : „toată lumea în tunel", că cerul s-a întunecat și nu mai știu ce-a fost. Mi-am revenit cîteva ceasuri mai tîrziu. Băieții mi-au povestit că o piatră mă lovise în cap, exact în momentul în care mai aveam un pas pînă la gura tunelului, și am căzut. Noroc că am fost văzut și m-au tîrît, la timp, înăuntru. După aceea, avalanșa a acoperit intrarea în tunel. N-am fost rănit prea grav, așa că am încercat să mă lămuresc în privința situației în care ne aflam...

16

Maistrul Ghiață își deapănă mai departe povestea, retrăind-o în amintire clipă cu clipă, în toată intensitatea ei, încît inginerul-șef este tulburat el însuși, văzîndu-i chipul transfigurat. „După ce mi-am revenit, am făcut o primă evaluare a situației. Unul din echipă lipsea. Era un băiat din Mehedinți, pe nume Simedru Lupescu. Cu siguranță fusese surprins și zdrobit de avalanșă. Dintre cei care ajunseseră înăuntru, doi erau răniți. Eu, mai puțin, și un tînăr, abia venit în formația mea, mult mai grav. O piatră îi deschisese o rană urîtă la tîmplă. Își pierduse cunoștința. Elena Frîncu s-a apucat să-l îngrijească punînd suflet și pricepere. În zadar, băiatul nu-și revenea, se zbătea între viață și moarte. Mai aveam cu mine alți trei tineri : Gavrilă Andone, Vasile Dicu și Giorgică Avădanei, care scăpaseră teferi, însă speriați din caleafară. Trebuia să le insuflu măcar lor curajul de care aveam cu toții nevoie. I-am trimis să sondeze blocajul din gura tunelului. Mă gîndeam că nu poate avea o grosime care să ne dea probleme. Nu ne lipseau uneltele cu care să-l înlăturăm într-un ceas, două de lucru. Așa bănuiam. S-au întors disperați. Perforatoarele lungi n-au putut să străpungă stratul, ceea ce însemna că avalanșa depusese în gura tunelului nostru un munte de piatră și zăpadă. „Ce e de făcut, meștere ?“, m-au întrebat ei, căutînd să-și

ascundă cît de cît panica. „N-aveți grijă, le zic eu, găsim noi o soluție. Am fost în situații și mai grele", am încercat să-i liniștesc, și, pentru a le abate pentru moment gîndul de la nenorocirea care căzuse asupra noastră, am început să le povestesc o întîmplare de pe front, cînd zăcusem două zile și două nopți, îngropat de viu, într-o tranșee bulversată de explozia unui obuz. Primul șoc a trecut și băieții s-au dus să mai încerce o dată grosimea stratului care ne închidea în capcană. Au lucrat jumătate de ceas. Tîrnăcoapele, perforatoarele, lopețile nu ajungeau însă la lumină. Rana de la cap mă strîngea prin bandajul improvizat. De durere uitasem. Mă îngrijora peste măsură soarta lui Mihai Soran, băiatul rănit la tîmplă, care continua să rămînă în stare de comă. Dacă nu ieșim de aici pînă diseară, mi-am zis, copilul ăsta e pierdut. Totuși, după multe încercări, topometrista a reușit să-l aducă în simțiri. „O să mor, zicea el. Să vă duceți acasă, la Vatra Dornei, la mama. Și spuneți-i să mă ierte. Nu sînt vinovat de ce mi s-a întîmplat. Am luat magnetofonul acela numai să mă uit la el. Geamul mașinii era deschis. N-am știut să-l pornesc și l-am pus înapoi. Paznicul parcajului de mașini a tăbărît pe mine și fluiera întruna ca un apucat, de parcă luase foc Sinaia. S-a adunat multă lume. M-au înhățat niște vlăjgani și m-au dus la miliție. Judecătorul nu m-a crezut. M-a condamnat în aceeași zi. Mama a aflat și s-a îmbolnăvit. Numai pe mine mă are. Cînd am ieșit de acolo, nu mă mai puteam întoarce pe șantierul combinatului. M-ar fi arătat toți cu degetul. Mi-a fost rușine să mă întorc acasă. Am venit aici, în munți, ca să mi se piardă, pentru o vreme, urma, și să-mi spăl rușinea. Să mă iertați că nu v-am spus nici dumneavoastră adevărul, de unde am venit, Dar, vă rog să mă credeți, tovarășe Ghiață, că nu am avut intenția să fur. Niciodată n-am

furat. Dacă m-ar fi ascultat, judecătorul și-ar fi dat seama că n-am avut de gînd să fur. Dacă aveam timp, v-ați fi convins de mine, aici, pe șantier, că n-am vrut să fur. Vă rog să mă duceți la mama acasă, la Vatra-Dornei..."

M-au podidit lacrimile, continuă maistrul Ghiață. Îmi venea să mă arunc ca un berbec în zidul de piatră, să-l străpung și să alerg cu băiatul acela în brațe pînă la spital, să-l salvez cu orice preț. I-am spus să nu mai vorbească, să se odihnească. Nu știa ce s-a întîmplat cu el, nu știa unde sîntem, în ce situație ne aflăm. După cîteva clipe, a căzut din nou în neștire. L-am lăsat în grija fetei, și am încercat să găsesc o posibilitate de comunicare cu comandantul șantierului. Numai că telefonul era mort, firele fuseseră smulse de avalanșă. Am sondat eu însumi blocajul din gura tunelului. Băieții avuseseră dreptate. Era mult prea gros pentru a-l răzbi cu uneltele noastre. Dar altă cale de ieșire nu aveam. „O să ne scoată cei de afară, sperau băieții. Poate au și aflat de soarta noastră și echipele de salvare au și pornit încoace."

I-am lăsat să creadă ce vor, cu toate că în sinea mea îmi dădeam perfect de bine seama că nu-i ușor nici pentru cei de afară să ajungă la noi. Iar dacă ajungeau, nu era atît de simplu să ne scoată. Oricum, le-ar fi trebuit cîteva zile. Mîncare nu aveam decît pentru ziua aceea de lucru. „Să nu contăm pe ei, le-am zis ortacilor. Nu știm ce vreme s-a iscat afară după avalanșă. Erau semne de furtună. Probabil că viscolul s-a întins peste munți. În aceste condiții, nici o echipă de salvare nu poate escalada înălțimile Făgărașului pentru a ajunge la noi. Mai bine să punem mîna pe unelte, să vedem ce putem face cu propriile noastre forțe". „Care forțe, meștere, mi-au întors numaidecît replica Antone și Dicu. Care

forțe ? Sîntem terminați. Vrei să ne grăbești sfîrșitul ? Nu e mai cuminte să ne păstrăm puținele puteri pentru a supraviețui în cazul în care echipele de salvare nu vor putea opera cu rapiditate ?“ „Mihai trebuie să ajungă la spital în cel mai scurt timp. Îl vedeți în ce stare se află. Viața lui e în mîinile noastre, am încercat eu să-i sensibilizez. Viața fiecăruia dintre noi este în pericol. Nu avem mîncare, nu avem apă, aerul e puțin.“ De fapt, nici eu nu-mi dădeam seama cum am fi putut ieși de acolo doar cu ajutorul lopeților și al tîrnăcoapelor. Ar fi fost nevoie de dinamită. Cum să folosești, însă, dinamita — aveam destulă la îndemînă —, pentru că noi am fi fost primele victime. Atunci mi-a venit ideea salvatoare. Să ne facem un adăpost și să aruncăm în aer„ terciul“ din gura tunelului. M-am gîndit mai întîi să ne săpăm adăposturi în piatră, cît mai spre fundul tunelului. Am renunțat însă îndată la acest plan. Nu era cu putință să săpăm în piatră fără folosirea explozibilului. Ideea mi-a dat-o chiar unul dintre cei doi care se opuneau eforturilor proprii pentru salvare. „Zidul acela afurisit care închide tunelul are cel puțin trei metri grosime, își dădea el, pe bună dreptate, cu părerea. Nu cred că l-am putea găuri, noi ăștia patru, cu puterile sfîrșite. E o aberație.“ Mi-a fost de ajuns. Pronunțase cuvîntul zid și mi s-a deschis mintea. L-am îmbrățișat și i-am spus : „Tu ne-ai adus salvarea“. Nu pricepea nimic. Le-am explicat că vom ridica un zid de piatră, ca un paravan, la adăpostul căruia am putea folosi dinamita pentru degajarea gurii tunelului. Unul dintre ei, Avădanei, a aderat imediat la ideea aceasta. Ceilalți doi, însă, nu s-au lăsat ușor convinși. Aveau aceeași obsesie a istovirii prin eforturi și diminuarea rezistenței de supraviețuire. „Bine le-am zis. Hai, Avădanei, să-l construim noi doi. Va dura ceva mai mult, dar în două zile tot o să-l dăm

gata..." În cele din urmă ni s-au alăturat și ceilalți. Cînd zidul a fost urcat pînă în tavan, trecuseră, totuși, două zile și două nopți. Numai că timpul trecuse, fără să băgăm de seamă, prinși cu treaba. Lucram ca disperații. Nici somnul, nici foamea, nici oboseala nu ne-au mai oprit, din momentul în care am văzut cum crește zidul, gros și trainic. Cu ultimele puteri, am aprins fitilul. Bănuiam că afară s-ar putea afla echipele de salvare, de aceea am provocat întîi o explozie de avertisment. A doua explozie a fost maximă, dar lumina nu apăruse încă în deschizătura făcută. Blocajul avea mai mult de trei metri. Încă o explozie în același loc. Pentru o secundă am văzut lumina de afară, apoi s-a lăsat iarăși întunericul. Prin alunecare, degajarea făcută de explozie se astupa la loc. Știam însă că de-acum nu ne mai scapă. După alte două detunături, aveam în fața noastră o fereastră suficient de largă pentru a ne vedea salvarea. Deveniserăm niște umbre. Cu eforturi neînchipuite, ne-am tîrît afară. Deodată, am auzit strigăte de entuziasm din zeci de piepturi și de după stîncile din jur și-au făcut apariția o mulțime de ostași. Ne-au luat în brațe și ne-au dus într-un cort mare, pregătit pentru noi. Erau comandați de un tînăr locotenent. Topometrista noastră i s-a aruncat la piept. S-au îmbrățișat îndelung, iar noi nu înțelegeam nimic. În cele din urmă, locotenentul ne-a lămurit spunîndu-ne că era logodnicul lui. Apoi vînătorii de munte ne-au fixat pe săniile de salvare și ne-au coborît în tabăra lor, unde ne așteptau mașinile spitalului. Cum aflaseră de blocarea noastră în tunel, au organizat escaladarea muntelui pe viscol și transportarea unui excavator, demontat piesă cu piesă, cu ajutorul căruia urma să fie degajată gura tunelului. Deodată am auzit o voce în aparatul de radio emisie-recepție atîrnat la gîtul locotenentului: „Raportează, to-

varășe locotenent", la care tînărul în uniformă, foarte emoționat, a răspuns : „Misiunea a fost îndeplinită. Dar echipa maistrului Ghiață s-a salvat singură. Sîntem în drum spre tabără..."

Inginerul-șef l-a ascultat fără să-l întrerupă. Tot timpul cît povestise maistrul Ghiață, s-a simțit alături de el, acolo în tunelul de sub Vîrful Capra, în tunelul abia început. Era răvășit de emoție. Ar fi vrut să-i pună atîtea întrebări, ar fi vrut să stea la taclale pe-ndelete, să scormonească amîndoi în maldărul de amintiri de pe șantiere, să se regăsească, să retrăiască împreună, dar aici nu era timp de pierdut cu amintirile. Primul constructor pe care îl întîlnești în cale îți cere ceva, îți amintește că i-ai promis nu știu ce materiale sau nu știu ce mașini, nu știu ce intervenții pentru procurarea cutărui sau cutărui agregat, și atîtea altele. Pe șantier nu te poți ține niciodată de cuvînt sută la sută, depinzi de prea multe împrejurări, de prea mulți factori, lucrurile nu pot merge ca ceasornicul, decît dacă alergi tot timpul de la un punct de lucru la altul, dacă te împarți în zeci și sute, ori tocmai așa ceva nu e posibil, și inginerul-șef nu are altă ieșire decît să alerge întruna, să țină bine hățurile și să le insufle constructorilor încrederea că se pot descurca și singuri, au făcut-o de atîtea și atîtea ori. Așa că îi întinse mîna maistrului Ghiață, spunîndu-i doar atît :

— Poate o să găsim noi, totuși, într-o zi, răgazul să întîrziem mai mult împreună, dacă nu pe acest șantier, poate pe altele, dacă nu, o lăsăm pînă la pensie... și a plecat. Avea la unsprezece o ședință cu un grup de proiectanți și în zece minute trebuia să fie la sediul centralei.

Acasă a ajuns tîrziu, spre miezul nopții. În blocul cadrelor tehnice ale canalului, la nici o fereastră nu se

mai vedea lumină. Camera garsonierei lui era curată și aerisită, pe noptiera de lîngă divan fuseseră puse în vază flori proaspete. Gestul tușei Chira, femeia de serviciu, care îl avea la inimă pe inginerul-șef, și l-ar fi îngrijit ca pe propriul ei fiu, dar nu avea cum, fiindcă el venea acasă foarte tîrziu și pleca de cum se crăpa de ziuă. Rar apuca să ajungă tușa Chira la serviciu înainte de plecarea lui, și să-i poată oferi o ceașcă de cafea fierbinte, bună, aromată, cum știa ea s-o prepare, bineînțeles cafea naturală, nu l-ar fi servit pentru nimic în lume cu „amestec", o procura din sursele știute numai de ea, de fapt știute de toată lumea, și anume de la lucrătorii din port care apucau cîte o cutie, două de la marinarii ce se întorceau de pe țărmurile Americii de Sud. Cînd ajungea la blocul cadrelor tehnice, înainte de plecarea lui, punea repede cafeaua la fiert pe reșoul din chicineta ei de la parter și alerga cu ceașca aburind la etajul întîi, descuia încet ușa și i-o punea pe măsuța din hol, după care se retrăgea la fel de discret cum venise. Uneori el o auzea cînd intra și o striga : „Stai, tușă Chira, să-ți dau banii pe cafea", dar ea deja dispăruse. Atunci, inginerul-șef îi lăsa cinci lei pe măsuța din hol, lîngă alte monezi de aceeași valoare, pe care i le lăsase în diminețile din urmă și de care ea nu se atinsese.

Tușa Chira, cum îi spuneau toți, era o tătăroaică de cincizeci de ani, care avusese o viață destul de zbuciumată. Se căsătorise foarte de tînără cu un băiat din Medgidia, care se îmbarcase chiar în săptămîna nunții, ca marinar, pe un cargou ce urma să plece spre Marea Chinei. Nu-și trăiseră bine nici măcar prima noapte de dragoste, după cum spunea ea, și a trebuit să se aștearnă pe așteptare. Abia după vreo șase luni avea să primească o radiogramă prin care o anunța ziua în care sosește. Pentru că în radiogramă nu se specifica ora sosirii vapo-

rului în portul Constanța, Chira s-a dus pe chei de cum se făcuse ziuă. A așteptat pînă seara, împreună cu alte multe familii de marinari de pe același vas, dar acesta întîrzia. Întrebau mereu la comandantul portului ce se aude de cargoul cutare, dar primeau mereu același răspuns : încă nu vă putem spune nimic. Spre seară, însă, un funcționar a venit la grupul de oameni de pe chei și i-a anunțat că a avut loc un mic accident, și nu mai poate fi vorba ca vasul să sosească în noaptea aceea. Amănunte n-au primit. Abia a doua zi, cînd Chira a revenit în port, a aflat că cargoul fusese lovit de un vas străin la ieșirea din Strîmtoarea Bosforului și s-a scufundat în flăcări, fără să rămînă supraviețuitori. Chira a îmbrăcat hainele cernite ale văduviei, din care n-a mai ieșit mulți ani. Era frumoasă din cale-afară și abia trecuse de optsprezece ani, cînd o ceruse un căpitan de marină. „Nu vezi că sînt în doliu ?", i-a răspuns ea, intrigată, la cererea lui în căsătorie. „Bine, dar cît timp o să mai fii în doliu ?", a mai încercat căpitanul. „Cît timp mai e Fănică mort", i-a zis, și această vorbă a trecut din gură în gură, o știa toată lumea, și nimeni n-a mai îndrăznit tentativa de-a și-o apropia în vreun fel. Nici căpitanul acela, văzînd-o de cîte ori revenea din lungile lui călătorii mereu în doliu, nu cuteza să-și repete propunerea. Inima îi rămăsese însă la ea, trecerea anilor îi sporea frumusețea, îi aducea mici daruri de prin porturile lumii, cînd revenea în țară, și îi trimitea felicitări de sărbători, prin radio.

Chira se apropia de patruzeci de ani cînd i-a ieșit căpitanului în cale și i-a spus : „Am o veche datorie față de fostul meu soț. Mă pregătesc de mulți ani s-o duc la îndeplinire. Din păcate, abia acum am reușit să fiu gata. Pentru ceea ce am eu de făcut, însă, nu e tîrziu, dar te-aș ruga să mă ajuți." „Mai încape vorbă ?", s-a oferit în-

dată căpitanul. Cere-mi orice, fără nici o reținere. Sentimentele mele au rămas aceleași, pe care le știi.“ „Uite despre ce e vorba. Trebuie să ajung la Bosfor, la locul unde s-a prăpădit Fănică acum douăzeci de ani. Am banii de drum. Vezi pe ce vas mă pot îmbarca, un vas cu destinație mai apropiată, dacă se poate să nu depășească o lună, o lună și ceva pe apă. De aprobări mă îngrijesc eu.“ „E cum nu se poate mai bine, s-a entuziasmat căpitanul. Eu voi face o cursă, peste două săptămîni, pînă în Egipt. O să te iau cu mine. O să vorbesc chiar mîine cu comandantul portului. Pînă la plecare, este timp suficient pentru obținerea aprobărilor. O să te încadrez ca bucătăreasă-șefă a echipajului. Nu cred că vom avea dificultăți cu formalitățile.“ „Mă încadrezi ce vrei, dar nu-mi ceri nimic pînă nu-mi îndeplinesc îndatoririle față de fostul meu soț.“ Au plecat într-o zi ploioasă de primăvară, cînd cîrdurile păsărilor călătoare se reîntorceau spre plaiurile românești ale Deltei. „Mergem chiar acolo de unde vin ele“, i-a spus căpitanul Chirei, în timp ce vasul se desprindea de țărm. Ea n-a răspuns. Tăcea și privea undeva în golul văzduhului de deasupra mării, nemișcată și absentă ca o stană de piatră. A sosit ora mesei. Căpitanul a chemat-o să mănînce. Ea nu i-a răspuns nici măcar cu un gest, ca și cînd nu l-ar fi auzit, ca și cînd nu l-ar fi văzut. Pentru ea nu exista nimic în afară de punctul acela invizibil din văzduhul arcuit deasupra mării. Noaptea tîrziu a chemat-o în cabina ei, la culcare. În zadar. Chira nu avea urechi pentru nici o chemare din afara sufletului ei. Au lăsat-o în pace, căpitanul a dat ordin să nu fie deranjată cu nimic, nici cu un salut.

Pînă în Strîmtoarea Bosforului nu s-a mișcat de pe punte și nu a scos o vorbă. Echipajul credea că și-a rătăcit mințile, iar rezistența ei de zile și nopți, fără hrană,

fără apă și somn, au pus-o tot pe seama nebuniei. Marinarii nu îndrăzneau însă să comenteze. Cînd au ajuns în dreptul stîncii unde știa căpitanul că se petrecuse coliziunea cargoului românesc cu un vas grecesc, în urmă cu ani, s-a apropiat de ea și i-a spus : „Acesta e locul". Femeia n-a tresărit, parcă se aștepta să primească această comunicare. A scos din sîn o cutie metalică, strălucitoare, ca de argint, și a lăsat-o să cadă în valuri. Preț de cîteva clipe a rămas locului, în poziția și tăcerea de mainainte. După aceea, s-a întors către căpitan și a vorbit „Acum sînt eliberată de îndatoririle mele sufletești. Îmi pot lua sarcinile în primire"...

Călătoria a durat cinci săptămîni. Cînd s-au apropiat de portul Constanța, Chira i-a spus căpitanului : „Dacă mai ai dorința să te însori cu mine, mîine ne putem prezenta la Oficiul stării civile". Se pare, însă, că bărbatul care o iubea cu o veche patimă nu era pregătit pentru o emoție atît de puternică. Vasul a acostat spre seară. Chira a coborît cea dintîi. Căpitanul i-a spus că rămîne să supravegheze descărcarea unei încărcături speciale, urmînd să se revadă a doua zi, acasă la ea, de unde o va lua pentru a merge să-și pregătească formalitățile de căsătorie. L-a așteptat pînă către prînz. N-a venit. A avut o presimțire și a plecat singură spre port. „Vreau să vorbesc cu căpitanul Hagi", s-a adresat ea portarului. „Nu mai poți vorbi cu el, pentru că a murit ieri. I s-a oprit inima, înainte să coboare de pe vas", a mai adăugat portarul cu un aer indiferent. Chira a simțit că se învîrtește totul din jur cu ea, ca un carusel. Minute în șir nu s-a mișcat din poartă, picioarele n-o mai ascultau. „Ce-i cu dumneata ? a întrebat-o portarul într-un tîrziu. Nu te simți bine ?" „Ba da, mă simt bine, a răspuns ea, și a plecat în neștire pe străzile Constanței. Nu avea să-și mai amintească niciodată cît timp a rătăcit așa și cum a ajuns acasă la Med-

gidia. Șocul suferit îi anulase memoria. După nouă luni a născut un băiat. Unii se uitau chiorîș la ea, îi apăruse părul alb pe la tîmple, dar ei nu-i păsa. L-a botezat cu numele tatălui său, Hagi.

Iarna trecută, Hagi se dădea cu sania pe o stradă de la periferia orașului. Dintr-o curte a ieșit o mașină. Copilul a intrat cu viteză în roțile ei. A fost dus în stare de comă la spital. Chira l-a întîlnit, întîmplător, pe inginerul-șef chiar în fața spitalului. „Îmi moare copilul, domnule inginer", a spus ea cu un calm în care clocotea disperarea". „Merg să văd ce e de făcut", a liniștit-o el. Copilul fusese dus într-un salon din secția chirurgie. Inginerul l-a găsit, era singur, abandonat într-un pat nedesfăcut, în starea în care fusese adus cu un ceas mai devreme sau, poate, chiar mai mult. Încă nu-l văzuse nici un medic de specialitate. Micul Hagi avea o lovitură la cap, cu rană deschisă. A ieșit pe hol și a strigat cu o voce care a scos bolnavii pe la uși : „Sora !". A apărut sora, speriată și contrariată : „Cine ești dumneata ?". „Nu e treaba dumitale cine sînt eu. Unde e medicul care trebuie să se îngrijească de copilul ăsta ?" S-a înmuiat și n-a mai îndrăznit să ridice tonul, simțise că străinul din fața ei e în stare de orice, așa că răspunse cît putu de cuviincios : „E acasă, îl așteptăm să vină. L-a văzut doctorița, care e de gardă."

I-a cerut numărul de telefon și l-a sunat pe medicul chirurg acasă. „Doctore, ai un caz grav la spital. Vino repede." „Cine e la telefon ?", întrebă medicul. „Un constructor de pe șantierul Canalului". „Ce funcție ai dumneata ?", insistă medicul. Inginerul-șef își coborî atît de mult glasul, încît sora, care asista la convorbire, abia îl auzise. „Ascultă, doctore. Dacă mai palavragești mult și nu ești aici în zece minute, o să trimit o echipă de muncitori să te aducă pe sus", și trînti telefonul în furcă.

Sună, pe rînd, la alți medici. Convorbirile se desfășurară aproximativ în aceiași termeni. În mai puțin de o oră, în jurul copilului se aflau șapte din cei mai buni specialiști ai orașului. Nu-i dădeau decît o șansă la o mie. Inginerul-șef n-a părăsit spitalul toată noaptea. Starea de comă parcă era de neînvins. Nici o ameliorare pînă la ora opt dimineața. Inginerul-șef intervine din nou. La ora nouă, copilul se afla la Spitalul nr. 9 din Capitală. Profesorii Arsene și Dănăilă l-au luat în primire. „Are vreo șansă ?", a întrebat inginerul-șef. „Cît timp mai e încă în viață, da, are o șansă. Mergem pe ea, l-a liniștit doctorul Dănăilă. E copilul dumneavoastră ?" „Nu, nu e copilul meu. E al unei muncitoare de pe șantierul canalului. Contez pe dumneavoastră. Vă dau mîine un telefon, poate îmi spuneți o veste bună", a mai adăugat el și a plecat.

S-a dus direct la gară. Nu spusese nimănui de la centrală că pleacă. N-avusese răgazul. Probabil, adică ce probabil, cu siguranță directorul-general îl căutase disperat și nedumerit ; nu lipsise niciodată nici un ceas de pe șantier fără ca cineva din conducere să știe unde se află. Se va mira peste măsură cînd va afla cum își petrecuse ultimele douăzeci și patru de ore.

Chira îl aștepta la ușa garsonierei sale din Medgidia. Cine știe de cîtă vreme stătea acolo, nemișcată. Nu l-a întrebat nimic, doar l-a privit cu niște ochi mari în care se citea speranța amestecată cu disperarea.

„E în cele mai bune mîini pe care le avem în țară, încercă el s-o potolească. Mergi acasă. Mîine o să avem vești." Veștile nu erau nici așa, nici așa. Copilul își recăpătase pentru puțin timp cunoștința, după care recăzuse în comă. Marele neurochirurg Dănăilă devenise însă mai optimist decît cu o zi înainte. El va încerca în extremis o operație pe creier. Două luni mai tîrziu, micul Hagi își

relua jocul pe maidanul de la periferia orașului. Chira știa că dacă nu l-ar fi întîlnit atunci, în fața spitalului, pe inginerul-șef, copilul ei nu ar mai fi în viață. Și nu putea să-i fie altfel recunoscătoare decît ținîndu-i camera curată ca un pahar și împrospătîndu-i în fiecare zi florile din vaza de pe noptieră. Flori pe care inginerul-șef nu putuse afla de unde le procură Chira, mai ales iarna, cînd nici în serele orașului nu găsești așa ceva. „Hai, te rog, tușa Chira, spune-mi de unde faci dumneata rost de asemenea flori", o încerca el uneori. „De acolo de unde înfloresc numai pentru dumneavoastră", îi răspundea ea, și inginerul nu mai insista.

În sîmbăta următoare avea de gînd să plece acasă la București. Pe la prînz, însă, președintele sindicatului a venit la el și l-a rugat să nu plece. „Vine diseară la noi, la club, o tînără scriitoare, care vrea să ne citească un scenariu de film scris despre constructorii Canalului Dunăre-Marea Neagră. Ar vrea să audă părerea noastră, a mai precizat președintele sindicatului, și am dori să asistați și dumneavoastră. Într-un fel, răspundem și noi de calitatea filmului pe care intenționează să-l facă tînăra scriitoare."

Cîndva, mai demult, tot așa într-o dezbatere culturală la clubul coloniei constructorilor de pe Lotru, inginerul-șef — pe atunci șef de lot — analizase pe toate fețele o carte despre chiar muncitorii și specialiștii care ridicaseră marea hidrocentrală de pe acest rîu și o desființase pe baza unor argumente de o impecabilă logică și cu o vervă de autentic critic literar. În principal, el condamna superficialitatea cu care vedea autorul oamenii șantierului, uniformizarea caracterelor lor, căutarea cu orice preț a faptului de spectaculozitate ieftină, gravele confuzii de ordin tehnic, dar mai ales teribilismul cu care

încerca să-și înzestreze eroii, pentru a-i prezenta într-o haină care nu le aparține și de care ei se rușinează. Chiar dacă nu toți cei de față la dezbatere erau de părerea inginerului și nu-i împărtășeau toate observațiile, oricum, verva lui fusese ținută minte și a trecut în ochii constructorilor, care l-au auzit vorbind, drept un competent indiscutabil în probleme literare. Se vorbea, bineînțeles, cu discreția cuvenită, că ar avea chiar preocupări literare și că ar lucra la un roman al șantierelor țării, un roman al constructorilor din această epocă de mari prefaceri. De scris, nu l-a văzut însă nimeni scriind și mulți se îndoiesc că ar avea timp de așa ceva. Cert e că de atunci, de la dezbaterea aceea, el n-a fost ocolit cînd era vorba de vreo chestiune literar-artistică, de vreo activitate culturală, era cel dintîi numit în juriile concursurilor, în diverse comisii pe aceste probleme și, prin educația lui, nu refuza niciodată, își îndeplinea aceste obligații cu pasiune.

Lectura și dezbaterile au durat mult. Inginerul-șef nici nu observase că s-au întunecat ferestrele și s-au aprins luminile. Promisese soției că o va suna pe la șapte seara. Acum era trecut de ora zece. Pînă la un moment dat, urmărise cu atenție, secvență cu secvență, scenariul tinerei scriitoare, discuțiile pe marginea lui, apoi gîndurile o luaseră razna. Stîrnit de ultimul dintre vorbitori, care făcuse o foarte amplă și documentată prezentare a construcției de poduri, începu să recapituleze în memorie cele mai de seamă etape ale construcției canalului și inima îi vibra de emoție și mîndrie. „Avem constructori și specialiști la cel mai bun nivel mondial, își spunea el, capabili să realizeze orice proiect oricît de îndrăzneț ar fi", și se simțea minunat că face parte dintre ei. Președintele sindicatului, mulțumit de verva discuțiilor, uitase de el, nu-i mai ceruse să ia cuvîntul.

A ieșit din sală printre ultimii. Nici vorbă să mai poată pleca acasă la București. Ar fi ajuns spre dimineață. S-a dus și s-a culcat. A doua zi s-a sculat în zori. Se anunța o zi frumoasă. A pornit fără țintă pe malul canalului. Echipele de la taluzări își începuseră treaba. Acestea sînt lucrări de artă foarte pretențioase. Malurile canalului trebuie să încînte ochii navigatorilor. În parte sînt pavate cu piatră brută, iar de la kilometrul 40 înainte, sînt protejate cu ziduri din beton, umbrite de arbori. Fagi, stejari, mesteceni. Dacă constructorii vor, pădurile trebuie să se adapteze solului dobrogean.

Ajungînd la cea mai înaltă cotă a drumului ce se așterne pe malul canalului, inginerul-șef își rotește privirea peste întinderea cîmpurilor culese, răscolite de parfumurile tari ale toamnei. La picioarele lui — Canalul. O parte din Dunăre și-a găsit o nouă albie, prin care se va îmbrățișa mai repede cu marea. Și, cum îl privea de la această înălțime, acest rîu cu apa limpede, apărut aici ca în poveste, i se părea inginerului șef un șal albastru de mătase, aruncat peste trupul frumos al Dobrogei.

— De ce nu vreți să vă apară numele în cartea pe care încerc s-o scriu despre oamenii canalului ?, îl întreb.

— Pentru că, întotdeauna, cei mulți care duc greul rămîn în anonimat. Așa se va întîmpla și cu cei ce au construit canalul. El nu aparține, nici n-ar putea aparține unui om, sau unui grup de oameni, ci unei colectivități sociale, unei națiuni întregi.

— Ca inginer-șef, ați avut un rol de frunte pe acest mare șantier.

— Pe șantierul canalului sînt, la diferite eșaloane, mulți ingineri-șefi, foarte mulți ingineri, mulți directori și foarte multe alte cadre de conducere, fiecare cu rolul

său, cu răspunderea sa exact precizată. Așa cum fiecare muncitor, șef de echipă, maistru, tehnician, funcționar își are rolul și răspunderea sa. Eu sînt unul dintre ei, dintre cei mulți care își îndeplinesc menirea de specialiști în construcții, cu dragoste și pasiune.

Un gînd, o biografie pe care și le-ar putea revendica, prin similitudine, sute, mii de constructori.

17

Praful galben-roșietic, praf de Dobrogea, înecăcios, care se așterne peste lanurile de grîu ce unduiesc ca marea de o parte și de alta a canalului în care, peste nu prea multă vreme, se va strecura apa tulbure și bolborositoare a Dunării, îndreptîndu-se năvalnică spre noul port Constanța-Sud... „Peste tot praf, numai praf", mormăia indispus șoferul Vasile Trăznea, ștergîndu-și fruntea transpirată cu mîneca, îmbîcsită și ea de praf, a cămășii. Dacă ai privi din avion canalul ăsta, ce pare a fi albia unui rîu dispărut peste noapte, imaginea ar fi, desigur, copleșitoare, auriul holdelor tivindu-i malurile verzi, praful roșietic cernut peste tot, și păsările planînd din înălțimile limpezi, jos, tot mai jos, în căutarea valurilor, ce ascund peștii cu carnea dulce, îi ocrotesc ca pe niște perle în alveolele lor sărate, și undeva privirea s-ar aduna din nesfîrșitul peisajului asupra unui punct maroniu, și sprîncenele privitorilor s-ar arcui a mirare, și ar fi pentru o clipă emoționați : cine știe ce dramă se întîmplă acolo. „Dramă pe dracu !", a pufnit iar Vasile Trăznea, care, gol pînă la brîu, cu bustul mușchiulos și ars de soare, s-a mai șters o dată pe frunte cu poala cămășii, apoi a aruncat-o pe iarba albicioasă, și s-a aplecat din nou asupra pompei, fandînd ușor din genunchi în ritmul cerut de pistonul care împinge aerul în camera anvelopei. Ma-

nometrul arată presiunea necesară, strînge bine ventilul și oftează mulțumit.

Zeci de basculante își încrucișează drumurile într-un du-te-vino amețitor, strivite sub munții de pămînt pe care îi mută dintr-un loc într-altul. Buldozerele și excavatoarele se luptă cu mormanele de rocă în uruitul asurzitor al motoarelor ambalate puternic.

Roata uriașă, peticită peste tot, stă liniștită pe pămînt și pare a privi cerul ce se rotește amețitor asupra ei. Șoferul o lovește cu piciorul, cu ciudă, apoi o ridică și, încordîndu-se, o rostogolește spre camionul lăsat pe-o parte. Butucul ce își așteaptă roata stă sprijinit pe cric, mașina parcă geme din încheieturi strivită de muntele de pămînt cenușiu care o copleșește, și Vasile Trăznea, după ce sprijină roata de mașină, își îndreaptă spinarea, care îl doare, se șterge iar de transpirație pe frunte, praful îl învăluie de pretutindeni și, mușcîndu-și buzele, ambiționat — „Nu mă dau eu bătut cu una, cu două, vă vin eu vouă de hac, roți nesuferite, care vă tot spargeți cînd mi-e mie lumea mai dragă !“ —, se sprijină bine pe picioare, îmbrățișează anvelopa uriașă, ca pe o femeie frumoasă, cu brațele lui vînjoase și, cînd s-o potrivească pe butuc, în prezoanele năclăite de vaselină ca să nu ruginească, aude de undeva, de aproape, o comandă militară, scurtă și energică :

— Artilerie, foc !

Șoferul încremenește. Mintea lui construiește într-o secundă un scenariu absurd : iată-l, prin hazard, rămas în pană cu mașina tocmai pe un poligon de tragere, în fața gurilor oarbe ale tunurilor. Parcă aude deja piuitul obuzelor, care se apropie amenințător, simte pe piele furnicături și își rotește privirile în jur fără să vadă ceva. Cîteva secunde mai tîrziu, sau poate concomitent cu comanda, o explozie puternică face să vibreze aerul roșie-

tic al dimineții, vîntul încremenește ca o imagine într-o oglindă, lanul unduitor de grîu a înghețat, și Vasile, scăpînd roata din mîini, se aruncă îngrozit la pămînt. Apoi, după ce ecoul detunăturii s-a stins, totul se restabilește, păsările se rotesc iar deasupra pămîntului, valurile de aer împrăștie praful și aduc de departe, dinspre orizontul limpede, miros iute și sărat de alge de mare și de valuri spulberate pe țărmul auriu într-o broderie spumoasă.

Roata, scăpată din mîini, se rostogolește la vale, pe panta bătătorită a canalului. Departe, un nor de praf se risipește purtat de vînt în depărtare.

Vasile Trăznea zîmbește amuzat. A înțeles ce s-a întîmplat : s-a pușcat în frontul de lucru. Dar e și furios. Roata zace ca un obiect nefolositor tocmai în fundul canalului, și el o privește neputincios. Își amintește apoi de acea falsă comandă, care îl făcuse să uite de sine însuși, să uite unde se află, și să se arunce la pămînt, ca în armată, cînd auzea comanda „culcat" sau „atac aerian la joasă înălțime" !

Se apleacă, se uită sub mașină, ăsta care e pus pe glume, netrebnicul ăsta... o să vadă el ! răsuflă șoferul din greu, mai dă o dată ocol camionului, nu e nimeni !, aproape, la cîțiva pași este o căpiță de fîn, aleargă spre ea, îi dă ocol, o lovește furios cu piciorul, dar se scarpină învins pe ceafă și, bolborosind cîteva înjurături, coboară în albia canalului, menținîndu-și cu greu echilibrul. Abia își stăpînește picioarele, care tot au tendința să o ia la fugă ; de încordare îl dor mușchii de deasupra genunchilor, parcă tot mai ușor e să urci o pantă, decît să o cobori, își spune el, soarele arde tot mai tare, ocolește bolovanii mai mari, își alege cu grijă puncte de sprijin sigure pentru tălpi, încă doi metri și simte sub picioare pămîntul neted, orizontal, bătătorit bine. Ridică roata și,

opintindu-se, începe s-o rostogolească la deal. Spatele i s-a curbat de efort, spinarea îi e udă de sudoare, buzele îi ard de sete. Respiră din ce în ce mai greu, mai chinuit, îl dor umerii, dar nu se lasă, încă un metru, Vasile, mai sus, tot mai sus, ieșim noi, ieșim noi, Vasile, mama ei...

Cînd ajunge sus, trîntește roata la pămînt și se așează pe ea, ca pentru a nu o mai pierde încă o dată. Își trage cu greu sufletul, o venă i se zbate pe gît, își șterge fața cu cămașa pe care vîntul a mototolit-o și, dacă nu se agăța într-un tufiș, i-o zbura cine știe unde... „Da mai dă-o încolo de cămașă! mîrîie el înciudat, nu de ea am eu chef acuma..."

Privea departe, încercînd să-și odihnească mintea și răsuflarea, risipindu-se el însuși în acea nemărginire unduitoare și aurie odată cu privirile.

Vasile Trăznea, băiat potolit de felul lui, în ciuda numelui pe care îl purta cu mult umor, și zîmbea pașnic cînd i se spunea „Trăznitul", se enerva greu, prefera să reflecteze, să analizeze lucrurile, „poate e mai bine așa, își spunea el, de ce să dai buzna mai înainte de a judeca lucrurile? nici acum, fir-ar să fie, nu trebuia să-mi ies din pepeni, ce dacă m-a păcălit careva, vreun neserios ce nu are treabă, vreun pierde-vînt care se fofilează de la muncă, eu am venit aici pentru a-mi dovedi mie însumi că sînt un bărbat dintr-o bucată, la greu și la necaz se vede «stofa» omului, cum zicea tata, să tragi pe dreapta și să închizi ochii poate s-o facă oricare, numai că eu unul nu mă las cu una, cu două, sus, Vasile, și pune roata, că trece ziua!"

S-a ridicat sprinten în picioare și a încremenit. Din căpița de fîn de la marginea lanului de grîu se ridicau șuvițe alburii de fum, ca o ceață ce se risipește dimineața, la primele raze ale soarelui ce se țes pe covorul ierbii. Se apropie încet de căpiță și, printr-o mișcare bruscă, o dă

peste cap. Trei vlăjgani sar ca arși în picioare. Țigările le-au zburat din mîini și îl privesc surprinși pe Vasile. Pletoși și nebărbieriți, cu hainele mototolite și pline de pămînt, par a fi niște sperietori de păsări, abandonate la marginea lanului.

— Deci, voi erați ! zice cu blîndețe Vasile și se îndreaptă spre camion. Cînd se întoarce spre căpiță, cu manivela în mînă, cei trei demarează fără a mai privi în oglinda retrovizoare. Dau din picioare ca niște lăcuste urmărite de păsări. Vasile îi urmărește mult timp cu privirile, pînă se pierd între furnicile cenușii ce mișună pe fundul canalului, apoi zîmbește. Totul fusese o joacă. „Io", „Speraclu" și „Țintaș" ! Cine alții ? Vai de mama lor, niște neisprăviți ! Doar n-o să-mi pun eu mintea cu niște...

Și, zîmbind amuzat, Vasile Trăznea montează cu ușurință roata camionului, strînge șuruburile cu coarba pe prezoane și scoate cricul. Își îndreaptă spinarea și își caută prin iarbă cămașa. I-a luat-o vîntul... Ducă-se ! Cel puțin am scăpat s-o mai spăl. Îmi iau alta...

Mihai, un băiat brunet, zdravăn, se oprește în dreptul ușii. Se caută prin buzunare. De la prînz a rămas fără chibrituri, și e greu să tot oprești mașina, ca să ceri „un foc" vreunui coleg. Găsește o monedă de trei lei și o aruncă vesel în aer, prinzînd-o cu ușurință. Îi vine să rîdă. „Soluția cea mai simplă ar fi să mă las de fumat, și n-aș mai alerga după chibrituri... Noroc că mi-am terminat norma pe ziua de azi... Ei, așa mai merge ! Altul, în locul meu, ar bea și o bere, dar nu sînt eu ăla. Mai bine citesc o carte și mă răcoresc la umbra barăcii... Sau poate fac un șah cu Andrei..."

Mai prinde moneda o dată, apasă pe clanță și intră în încăpere. Fumul înecăcios îi pătrunde în ochi și își

ține o clipă răsuflarea. Răspîndiți pe la mese, cîțiva băieți discută în șoaptă.

Barmanu lustruiește în mod inutil paharele de pe tejgheaua udă. „Se vede, se gîndește Mihai, căruia îi place să observe lucrurile și oamenii, și să le găsească un sens al existenței lor pe lume, se vede că nici nu-și mai dă seama ce face... La fel cum schimb eu manetele excavatorului. Apăs pe pedală și mîna se duce singură înainte sau înapoi, după cum e nevoie... Mă mir cîteodată cum de se sincronizează atît de bine mișcările mele... ca pinioanele în cutia de viteze... Cînd îl aud pe vreunul cum își chinuie mașina, îmi vine să-l... Poartă-te, mă, frumos cu mașina, dacă vrei să se poarte și ea frumos cu tine, și să nu te lase în pană tocmai cînd..."

Zîmbește amuzat. Barmanul și-a ridicat sprîncenele a mirare, și fața lui grăsuță, de om hrănit bine, este tare comică. Așteaptă comanda. Mihai aruncă moneda pe tejghea. „Ce se poate cumpăra cu trei lei ?! se miră barmanul. Băieții ăștia... ar vrea să-i spună el vreo două, să-l învețe minte... Pe unul ca el, uns cu toate alifiile, vrea puștiul ăsta să-l ia peste picior ? Unul i-a cerut... uite-l colo, potaia, ăla netunsul... parcă ar fi un... Da' prietenii lui ? Ce să mai vorbim, domnule ! Niște derbedei... Cine oare i-o fi adus, domle, pe șantier ? Aici trebuie să vină băieți serioși... Să dea banii, să consume liniștiți... Așa se face vînzare ? Am și eu plan..."

Cei trei lățoși de la masă izbucnesc în hohote de rîs. Barmanul se uită urît la ei. Uite, ăla, urîtul ăla, cică „Io" îl cheamă... ce nume o fi și ăsta ?! Intră în bodegă, se îndreaptă spre mine, se reazămă de tejghea ca la tat'su în cocină, și-mi zice rînjind : „Zece centimetri de votcă ! La pachet, te rog... Și vezi, s-o ambalezi bine..." Ceilalți doi i-au ținut isonul. Tintaș se apucase cu mîinile de burtă, iar ălălalt, slăbănogul, „Șperaclu" (o fi fost

tat'su spărgător ?) dădea cu picioarele într-o masă, mai-mai să spargă sticlele...

Mihai a bătut ușor cu degetul în tejghea. I-a cerut barmanului un chibrit, „o cutie de chibrituri, vă rog frumos !", apoi a zîmbit fiindcă barmanul era de-a dreptul șocat. Cu de-alde voi nu-mi mai fac eu planul, neică... îi venea să zică, da s-a abținut, fiindcă, mai știi, poate totuși trage la vreo masă, și...

— Mihai ! se aude deodată strigat, și se răsucește pe călcîie. Abia distinge, în penumbra din colțul de unde s-a auzit strigătul, fața „prietenului" său „Io" ! Se încruntă. Ce mai vrea și ăsta, domnule ? Și ce caută aici la ora asta ? Nu l-am zărit azi cu echipa...

Se apropie totuși de masa pe care acum zărește clar cîteva sticle goale de bere. „Io", „prietenul", cu care a locuit un timp în baracă, pînă l-au gonit băieții, fiindcă venea mereu beat după miezul nopții și avea chef să cînte, trezindu-i pe ceilalți : „Io", cu fața parcă schimonosită de o durere interioară, se chinuie să schițeze un zîmbet fericit, bucuros, adică, este el că-l vede în fața ochilor pe Mihai, pe acest băiat inimos care, cînd a avut și el, săracul, l-a împrumutat adesea cu bani și n-a avut meschinăria altora de a-i cere banii înapoi, că de unde ? lăcrima emoționat de fericire, înecat, sufocat de emoții, tînărul „Io". Tovarășii lui, care se rezemau în coate de masa udă, își clătinau capetele a mirare. De fapt, nu înțelegeau nimic. Care Mihai, dom'le ? De unde pică și ăsta, și ce vrea el ?

— El e Mihai, bă, amărîților, bolborosea „Io", cel mai bun excavatorist de pe șantierul ăsta, să mă trăznească dacă mint, doar mă știți, io sînt „Io" ! Adică băiat de încredere, nu unul d-ăia care... da' ce să mai vorbim, vi-l recomand io ! Mihai, prietene, nu te lași pe margine cu un rînd, fie și votcă ?

Mihai zîmbește. Se așteptase la o asemenea invitație. Îi privește pe ceilalți doi, cărora li se închid ochii.

— De mult pe șantier, băieți ?

— De multișor, răspunde printre dinți „Șperaclu", de parcă ar mîrîi : ia uite ce mă întreabă ăsta ! De vreo trei zile...

„Țintaș" bate cu palma în masă.

— Abia aterizarăm de la Hunedoara ! spune el mîndru.

— I-auzi ! se miră Mihai. Și vă aclimatizați, nu ?

— Păi ! exclamă „Șperaclu". Ce-ai vrea ? Să lucrez ? Deocamdată mă obișnuiesc cu aerul. Nu-i prea tare p-aici... Păi, pe la noi, odată te pune glaja jos, de-ți sare căciula din cap și ți-o rontăie cînii...

Mihai îi privește cu indiferență. Sînt amețiți rău de tot, n-are rost să discute acum cu ei. *Acum !* își precizează el. Dar, mai tîrziu, ce cîștig dacă ?...

„Io" strigă tare, cu mîinile puse pîlnie la gură :

— Patroane ! Încă o șliboviță, bre ! Plătește băiatul.

„Întrebarea e care băiat ? mormăie patronul. Da' lasă, vericule, că nu-mi scăpați voi mie din binoclu !" Ia sticla de votcă, îi scoate dopul, golește puțin din ea într-un pahar, completează cu apă și se îndreaptă zîmbind cu șiretenie spre masa celor trei petrecăreți. Ce mai știu ei, amețiți cum este ?! Un pahar de ici, unul de colo, mai iese o sticloanță, mama lor de bețivi, că bine le fac, vorba lu' *tovul* ăla care mă tot dăscălește să nu mai dau băutură în timpul programului, că o fi programul lui, nu al meu, și cînd o vrea să servesc, după ce închid ?"

Cînd trece prin dreptul ferestrei, tresare speriat. „Na ! Vorbești de lup și *tovul* pe potecuță, să-mi mătrășească mie clienții... Apoi, vere, planu-i plan, *tovule !* Eu ce mă fac, ai ?"

Duce sticla înapoi și strigă tare :

— Băieți, spălați putina...

— Putinica nu vrei ? chiuiește „Țintaș" și „Io" bate cu pumnii în masă.

— Las-o mai moale, dom' șef, că schimbăm bomba și dai faliment.

Mihai își aprinde liniștit o țigară. Știe el cine vine : spaima chiulangiilor ! Un maistru care nu-i înghite pe chiulangii. „Ce e cu atitudinea asta generală de îngăduință față de toți chiulangiii ăștia ? s-a ridicat el la o ședință și a vorbit. Aud mereu : lasă-l, săracul, că e... Ce este, adică ? Chiulangiu ! Asta nu înțeleg eu, de unde atîta milă din partea oamenilor care muncesc cel mai bine pe șantier ?"

Maistrul, voinic, pășea zdravăn pe potecă. Apăruse deja în cadrul ferestrei, și cei trei, de cum l-au zărit, au și sărit în picioare. Nu de alta, da' maistrul ăsta are pumnul greu, și, mai știi...

„Și tocmai aveam de gînd să trecem la cultura generală, să mai răsfoim un pic cărțile alea, că au mucegăit în buzunar de cînd nu le-am mai învîrtit, de aseară", își spune „Io".

Dar nu mai e timp pentru astfel de gînduri. Se repede la bar, înșfacă sticla de votcă și, urmat de ceilalți doi, se îndreaptă spre ușa pe care scrie cu litere mari, roșii, W.C. Închid ușa tocmai în clipa în care maistrul, smulgîndu-și șapca din cap, intră în bodegă. La mese se face liniște. Maistrul își rotește privirile prin sală. E încruntat. Spera să-și găsească băieții, cei trei derbedei care nu dăduseră toată ziua pe șantier. Dar nu erau. Își mijește ochii. Ăla de colo... care o fi ? A, Mihai. Îi face semn cu mîna. Mihai se apropie de el.

— Ce faci, Mihai ?

— Bine, meștere...

Îi zice meștere, ca altădată. Ei doi au mai lucrat împreună pe un șantier.

— Aia trei... șoptește maistrul.

Mihai ridică din umeri.

— Știu și eu ? Or fi colo ! și indică spre ușa W.C.-ului.

Maistrul se îndreaptă hotărît spre ușă. Mihai zîmbește. Barmanul se prinde cu mîinile de cap : „Iar mă reclamă ăsta la conducere...“

Maistrul apasă pe clanță și deschide ușa. Nimeni ! O închide nedumerit. Îl privește pe Mihai. Acestuia nu-i vine să creadă. Doar i-a văzut el intrînd acolo... și nu-s ?

Maistrul ezită o clipă. Își bate joc de mine ? ar vrea el să spună, dar în fața lui e Mihai, și Mihai nu face una ca asta...

Barmanul pricepe și el ce s-a întîmplat, se repede la ușă, o deschide, își holbează ochii, apoi urlă :

— Mama lor de nenorociți ! Zece sticle de bere, plus una de votcă... Mie cine îmi plătește acuma ?

Maistrul zîmbește și îi face cu ochiul lui Mihai.

— Poate că de-acuma, zice el, n-o să-i mai primești pe-aici...

Barmanul dă din mînă și se îndreaptă spre bar. Socotește în gînd. „S-au dus două sutici ca pe apă...“ Un gînd îi luminează fața. Un gînd șiret, de care e tare mîndru : „Tare deștept mai sînt ! Botez niște sticloanțe, și mi-am scos pîrleala... Și p-ăia doi, lasă...“

Maistrul și Mihai au ieșit afară, în soare.

— Auzi, Mihai, zice maistrul, hai pe la mine... Am o palincă de-ți lasă gura apă. Bem cîte un degetar, că mă știi tu ce fel de om sînt ! Un degetar am zis, gata ! Mîncăm ceva, și la culcare, că acuma se-nseară...

Pășesc spre barăci unul lîngă altul, umăr la umăr, mergînd în același ritm. Mihai ar vrea să spună ceva, dar

tace. Ce să-i spună el meșterului ? Eu am doar excavatorul, dar meșterul... cîte are pe cap, săracul...

De cum s-au văzut în spatele ușii salvatoare, „Io", care se orientase mai de mult „ce și cum", tocmai în vederea unei astfel de situații, a deschis fereastra și, mai împingîndu-se unul pe altul, mai trăgîndu-se, ca prietenii care „la nevoie se cunoaște", au reușit să iasă afară și au luat-o la fugă prin lanul de porumb ce se întindea în spatele bodegii.

Au alergat pînă li s-a tăiat răsuflarea și s-au aruncat gîfîind la pămînt. Frunzele porumbilor foșneau răsfirate de vînt, soarele se strecura și el, dar cu blîndețe, printre cocenii încă verzi, plini de seve, și era răcoare și plăcut.

„Io", care ținuse pînă atunci sticla la piept, ca să nu-i scape, a ridicat-o deasupra capului și i-a privit mîndru pe amicii lui.

— Da' ce credea ăla, bă, că „Io", adică io, mă las așa... că adică scap eu sticluța din mînă...

Și deodată au început toți trei să rîdă în hohote. Se țineau cu mîinile de burtă și rîdeau în neștire, tăvălindu-se pe jos, rupînd cocenii de porumb și speriind cu răcnetele lor păsările care se opreau din zbor pe cîte un cocean de porumb, ca să se odihnească.

După ce au rîs bine, „Io" a deșurubat dopul sticlei, a dus-o la gură, a băut zdravăn pînă a simțit cum i se ridică sîngele în cap, în creștetul capului, și apoi i-a întins sticla lui „Speraclu", și scena s-a repetat în timp ce „Țintaș" îi privea cu gura căscată, cu falca de jos atîrnîndu-i de poftă ca unui cîine însetat.

A băut și el apoi, și s-a pornit iar să rîdă, dar cu sughițuri, și „Io" i-a tras un pumn în spate.

— Ce faci, bă ? Vezi că se varsă glaja...

„Șperaclu“ i-a smuls sticla din mînă, și i-a întins-o lui „Io“ să-i pună dopul.

— Haideți, bă, să halim și noi ceva.

— Ce vorbești, bă ? a sărit „Io“. Să mergem noi, acuma, la barăci ? Cu maistrul ăla turbat pe capul nostru ? Mai bine crăp de foame.

— Și ce-oi vrea ? a spus, printre sughițuri, „Țintaș“. Nu vezi, bolîndule, că crăp de foame ? Păi eu, la tata acasă...

— Auzi, bă, nehalitule, de ce-ai plecat tu de la tac-tu, dacă era așa bine ?

„Țintaș“ l-a privit tîmp pe „Io“. Cum adică ? Ce vrea ăsta să spună ? Adică ce ? Să moară el în satul ăla fără să vază lumea asta mare ? Ce și cum, adică ?

„Șperaclu“, care a priceput și el despre ce discută prietenii lui, s-a întins cît a putut și i-a tras un pumn în umăr lui „Țintaș“.

— Taci, bă, loază, că vorbești singur.

— Adică cum ? a mormăit „Țintaș“.

„Io“ a ridicat mîna.

— Liniște, bă. Iote ce propun io. O luăm prin porumb pînă om ajunge noi undeva, țineți-vă numa' după mine, că știu io !

— Aia e, neamule. „Io“ le știe pe toate !

— Păi ! a exclamat „Țintaș“ și s-a ridicat cu greu în picioare, sprijinindu-se în patru labe.

După ce au mers un timp prin lanul de porumb, au auzit un nechezat de cal. Au ciulit urechile. „Țintaș“ a nechezat încet și „Șperaclu“ a mîrîit :

— Gura, loază !

— Stați, fraților, să vedem ce și cum ! a șoptit „Io“, le-a făcut semn să rămînă pe loc și s-a strecurat prin porumb, spre direcția de unde se auzise nechezatul ca-

lului. Acolo, a văzut el surprins, se termina lanul, și un țăran, îmbrăcat cu o haină peticită în coate și cu o căciulă în cap, stătea culcat la umbra calului, care rumega o frunză de porumb, și își răsucea o țigară.

„Io" a fluierat scurt și ceilalți doi au alergat spre el.

Țăranul, cînd i-a văzut, s-a încruntat ușor, apoi și-a pus țigara în gură și a aprins-o adăpostind flacăra chibritului cu palmele. Lîngă piciorul drept i se sprijinea ciomagul. Îi era la îndemînă. A tras un fum din țigară și și-a dat căciula pe ceafă. Ce-o fi cu ăștia ? părea el să spună, și chiar se gîndea că, la nevoie, îi coseşte cu bîta cît ai zice peşte.

Frunzele verzi ale porumbului foșneau încet, îi mîngîiau auzul, parcă auzea un cîntec înțeles numai de el.

— Salut, țărane ! a zis „Io" și a rîs gros, din gît. Ce faci, bre, acilea ? Răsucești țigarete, ai ? Bravos, popor ! Așa-mi placi, bre. Că unde-i mai bine ca la umbră ?

— Așa o fi, a mormăit țăranul și s-a ridicat greoi de jos, cu privirile fixîndu-i atent. Mîna i s-a încleștat pe ciomag.

„Șperaclu" îl privea tîmp. I se părea, ca prin ceață, că țăranul ăla cu care vorbea „Io" era tat'su. „Da' ce să caute tata aici, dom'le ?" Se ținea în spatele lui „Șperaclu", cu teamă.

— Da' cu voi ce-i pe-aici ? a zis țăranul după o pauză, răstimp în care a tras adînc din țigară și i-a scuturat scrumul cu unghia degetului.

— Păi, ce să fie, țărane ? a răspuns „Io". Uite, sîntem de colea, de pe șantier, și dacă tot ne-am terminat noi treaba pe ziua de azi, ce ne-am zis ? Ia să facem noi o plimbare... așa... să ne mai destindem și noi după o zi de muncă...

„Speraclu" a pufnit în rîs. Ie-te al dracului, „Io" ăsta...

— Păi ! a exclamat țăranul. Așa o fi, dacă zici...

— Să crăp io dacă nu mint, țărane, a zis „Io“ repede. Uite, să zică și ăștia... Ziceți, bă, ce, amuțiră̆ți ?!

„Șperaclu“ a sughițat. Pămîntul se învîrtea cu el... Parcă era în lanțuri, la bîlci... A fost odată și în satul lor un circ d-ăla... cu tiribombă, cu călușei... El n-avea bani... și a luat ouă... Cinci ouă a luat... Doamne, ce-a mai luat pe spinare... Fugea găina prin curte speriată de moarte. De ce-ai luat, mă, blestematule, ouăle de sub cloșcă ?...

— Ce-i, bă, cu tine ? l-a sprijinit „Șperaclu“ de braț, ca să nu cadă...

Țăranul s-a încruntat. Păi, ăștia sînt beți...

„Io“ zîmbea cu gura pînă la urechi.

— Auzi, țărane, te fac un electronic ?

În pumnul întins ținea un ceas cîștigat de la unu' care n-a stat pe șantier decît pînă s-a curățat de hîrtiuțe. „Io“, care nu înghițea să fie tras pe sfoară, i-a pus mîna în piept, și ăla i-a dat ceasul, și dus a fost. A doua zi se căutau cu toții de mărunțișuri, ca să-și cumpere țigări. Șmecherul îi buzunărise pe toți, numai pe „Io“, nu. „Io“ nu era prost, își spunea acum, să țină banii în buzunar, ca fraierii... El îi băga sub saltea și se întindea cît era de mare peste ei...

Țăranul și-a clătinat capul. Ceas îi trebuia lui ? Ce era cu tabla aia ? Păi, timpul trece și așa... te uiți la soare... acu' se ridică... mai faci una, alta... și se proțăpește în creștetul capului, și cînd începe a se lăsa spre seară, se pregătesc orătăniile de culcare... Te scoală din somn cocoșul și te culci după ce adăpi vaca și o mulgi...

„Io“ îl privea uimit. Nici măcar nu fusese curios țăranul să-l pună la ureche, să... ha, ha, ha ! să tragă o spaimă de moarte că nu țăcăne... Păi, ce, el era prost să-l vîndă ? Voia, numai așa, să se distreze... Să-i vază țăranului ochii cît cepele, și să-l ia peste picior cînd își scuipă în sîn. Dar, așa... Al dracului țăran, domle !

— Hai, țărane, că-l dau ieftin, pe gratis adică... Iote, pune-l numa la ureche să-l auzi cum țăcăne...

Țăranul și-a clătinat iar capul. Nu voia. Ce-i trebuia lui ?

— Da' un ghiul nu vrei ? a insistat „Io", și a scos din buzunar un ghiul din tablă aurită cu care voia el de mult să păcălească pe careva, însă nu-și găsise fraierul pînă atunci. „Mai știi, aurul e galben, ia ochii... te fură strălucirea... și țăranii ăștia e lacomi, domle, poate pică..."

— Nu-mi trebuie, a zis țăranul și s-a sprijinit mai bine în bîtă.

Știa el ce știa. „Cu ăștia te pui ? De unde or mai fi venit ?" Adesea se ducea și el la canal și se minuna. „Va să zică... pe aici o să curgă apă ? Și de unde o să vină apa asta ?" „Din Dunăre, taică !", i se răspundea. Dunărea... o știa el cum e. „Da' vorba e alta. Oare o să aibă Dunărea aia atîta apă cîtă o să trebuiască ?" „Păi, o să aibă, de ce să nu aibă ?!" i s-a răspuns. „Păi, dacă ziceau ăia așa, care muncesc acolo cu mașinile alea... așa o fi." El nu se îndoia. „Unde trudesc oamenii nu trebuie să te îndoiești de munca lor." El doar se mira. „Și ăsta, iote la el, cică și-a găsit fraierul. Păi, de ce ? Ce-are el cu mine ?" Pe cine să întrebe el, acum, ce să facă ? Crezuse c-a dat peste hoți... da' ăștia nu era hoți... Bețivi, da. Vai de păcatele lor... Avea și el, țăranul, cum îi spunea „Io", copii. Cinci. Trei fete, măritate la casa lor, și doi băieți. Unul era aviator și ăl mai mic mai mergea încă la școală... La liceu... Aviatorul îl luase cu el, la București, să îl facă om. Cînd vedea cîte un avion pe cer, se uita cu atenție : „O fi el, n-o fi ? N-o fi, dacă nu-mi face semn cu mîna..."

Și ăștia, ce vreau ei, ai ?

„Țintaș“ se mai trezise și cînta îngălat, numai el înțelegea (dacă înțelegea!) ce spune, și „Șperaclu“ rîdea în pumni. „De ce rîde ăsta? se mira «Io». Ce-am zis?“

— Apoi, gata! l-a auzit „Io“ pe țăran și l-a privit mirat cum își ridică bîta și o sprijină pe umăr. Gestul era amenințător și a făcut un pas înapoi, băgîndu-și ghiulul în buzunarul pantalonilor. Luați-o frumușel pe potecă, și duceți-vă de unde-ați venit...

„Io“ a dat a lehamite din mînă și a luat-o prin porumbi, mînios. Ce ocazie avusese și a scăpat-o ca prostu. N-a știut să-l vrăjească pe țăran. „Țăranii ăștia, ce știe ei? E proști, bre...“

Țăranul se sprijinise iar în bîtă și zîmbea blajin. Calul, lîngă el, ronțăia încet o frunză de porumb, pe care o smulsese întinzîndu-și gîtul lucios și puternic, pe care îi juca în flăcări coama aurie ca mătasea porumbului.

Soarele se răsfira tot mai palid, ca prin dinții unui pieptăn, prin lanul de porumb. Vîntul parcă se liniștise și undeva, departe, se auzea în răstimpuri lătratul unui cîine...

Noaptea s-a lăsat de mult, ca o apă calmă, fără valuri, peste utilajele mecanice din canal, care par a fi adormit și ele obosite după o zi de muncă, și peste barăcile în care dorm, și visează că se scaldă în apa canalului, brigadierii, numai într-o baracă mai arde lumina, și dreptunghiul de jăratec pare a fi decupat din pîntecul nopții. Cîțiva nori au acoperit luna și tăcerea adîncă, neagră, este ruptă ici-colo de cîte un sforăit ce pare a fi bîzîitul unei muște ce a intrat într-o sticlă de lapte și nu mai știe cum să iasă de acolo.

Întregul șantier doarme dus, numai comandantul șantierului, un bărbat cu trăsăturile estompate de umbra ce

îi acoperă obrajii, fiindcă stă cu spatele spre veioza care luminează dintr-un colț, numai el veghează și se gîndește. Are pe masă, în fața lui, în fața ochilor lui obosiți, planul de lucru pentru a doua zi. Mai sînt cîteva amănunte ce trebuiesc puse la punct. Frontul de lucru se întinde cale de cîțiva kilometri, și ziua nu are timp... Ziua aleargă de colo-colo, supraveghează, intervine cu energie cînd stagnează treaba, dă sfaturi, se consultă cu ceilalți cînd se simte depășit de evenimente, e om și el, învață, încă învață, nu s-a născut să conducă oameni — își spune zîmbind — cine s-ar fi gîndit la una ca-asta ? Teama lui cea mai mare asta fusese : cum o să lucrez eu cu oamenii ? Or să mă înțeleagă ? O să-i înțeleg eu pe ei ? O să știu să mă stăpînesc, să-mi stăpînesc nervii, vorbele, gîndurile ? Cum să lucrezi cu niște oameni veniți din toate colțurile țării ? Avea un prieten, era și el comandantul unui șantier al tineretului, numai că el lucra la cărbune, pe undeva prin Gorj, și îl căutase, vorbise cu el. „Ce zici, Vlade ? Cum să procedez ?"

Vlad, înalt, brunet, un bărbat puternic, deși părea, după blîndețea chipului lui cu trăsături fine, după zîmbetul lui blînd, că n-ar fi în stare să ridice glasul la nimeni, inginerul Vlad se descurcase admirabil, era lăudat, apăruse de cîteva ori la televizor, în ziare... Și Vlad îi spusese : „Lasă, o să vezi tu la fața locului... Se învață și asta, munca asta cu oamenii... E dificilă, asta e drept, îți vine să-ți iei lumea în cap, dar e frumoasă... Ai să vezi tu, e frumoasă...

Un bocănit în ușă l-a trezit din gînduri. Ar fi trebuit să se culce, se simțea frînt de oboseală, îl durea spatele.

— Intră, a strigat el, și în baracă a intrat un tînăr slab, mic de statură, pe care îl știa bine, dar uite că acuma uitase cum îl cheamă. Era excavatorist...

În spatele lui stătea, rezemat de tocul uşii, Mihai. Da, pe el îl ştia bine, erau amîndoi din acelaşi oraş...

— Ce e, ce s-a întîmplat? a zis comandantul şi a tuşit încurcat fiindcă era să zică : „Ce s-a *mai* întîmplat?", şi acest *mai* ar fi distonat cu atitudinea calmă pe care trebuia s-o ia el în orice împrejurare. Acest „mai" ar fi sunat nervos, iritant, şi n-ar fi fost bine...

— Cei trei şmecheri ! a zis Mihai.

— Ce-i cu ei ?

Tînărul slăbuţ şi-a încleştat pumnul.

— Tovarăşe comandant ! Eu îi arunc în Argeş, aşa să ştiţi.

Comandantul a zîmbit. Care Argeş ? Tînărul ăsta... parcă Andrei îl chema, nu ? Sau Feri, sau Duca, sau Costel... dar ce importanţă mai avea ?, tînărul ăsta era de pe undeva de pe malul Argeşului şi cînd se enerva amintea de Argeşul lui, care parcă avea magica proprietate să îl ajute pe el să iasă din orice încurcătură. Într-o zi rămăsese fără benzină. Cisterna cu combustibil întîrziase pe drum, magazionerul lipsea, era pe undeva, şi el se enervase, tot aşa : „Tovarăşe comandant, eu stau ! De ce să stau ? (Îi era ciudă că el stă, şi că ceilalţi muncesc ?) Eu îi arunc pe toţi în Argeş, tovarăşe comandant, aşa să ştiţi..."

— Haideţi să-i vedeţi ce-au făcut, a zis Mihai.

Comandantul a zîmbit. Îl ştia el pe Mihai. Vorbea puţin, era scump la vorbă, dar se înţelegeau multe din cuvintele lui. Spunea esenţialul.

Comandantul şi-a luat lanterna şi a ieşit după ei afară. Era cald şi plăcut şi se auzeau greierii prin iarbă. Aerul se limpezise, era curat, îl trăgea cu nesaţ în piept. Pe cer sclipeau stelele...

— Eu îi arunc în Argeş, tovarăşe comandant, aşa să ştiţi ! repeta el din cînd în cînd, spărgînd tăcerea mîn-

gîietoare, tînărul slăbuț, care pășea repede și hotărît pe lîngă Mihai. Eu...

În fața unei barăci scufundate în întuneric mai se zăreau cîteva umbre. Cîțiva fumau și jarul țigărilor descria cercuri prin noapte. Cînd trăgeau din țigări li se luminau pentru o clipă fețele bronzate, arse de soare, care le înăspreau trăsăturile nematurizate încă, trăsăturile unor fețe de adolescenți aproape, sau de puțin timp desprinși din adolescență ca un vapor care a părăsit portul de cîteva ore și încă se mai pot distinge pe puntea de comandă cum un marinar le face semne de rămas bun celor rămași pe chei cu ochii scăldați în lacrimi...

Mihai pășește peste prag și aprinde lumina. Comandantul e în spatele lui și se abține să nu rîdă. Ceilalți, vreo cinci-șase, rîd însă în hohote.

„Se vede că s-au abținut pînă acuma, își zice comandantul, ca să-mi facă mie o surpriză... Dar asta e surpriză ?"

„Io", „Șperaclu" și „Țintaș" zac prăbușiți în paturile lor și sforăie tare de se zguduie baraca. „Țintaș" ține lîngă el un purcel care, își zice comandantul, o fi fost îmbătat de doarme așa, concurîndu-i pe cei trei la sforăit. „Gluma e glumă, dar ce să spun eu acuma ?"

Tînărul slăbuț se strecoară în baracă pe lîngă Mihai, îl dă furios la o parte, smulge o sticlă de pe jos.

— A fost plină, tovarășe comandant. Mi-a adus-o tata... Duminică e ziua mea de naștere... Voiam să cinstesc și eu băieții, și ăștia mi-au golit-o... Eu îi arunc la pești, în Argeș.

Hohotele de rîs ale celor de-afară au sporit. Furia colegului lor era comică. „Auzi, la pești..."

— Și porcul, bietul purcel ! a continuat tînărul, ia te uită cum l-au mai îmbătat și pe el... Păi, să-i faci așa ceva la un porc ?...

— Care e animal, nu om ! a continuat Mihai, și comandantul a rîs și el.

— Aveți dreptate, băieți, dar ce facem cu ei ? Acum două zile am discutat cu ei, au promis că se fac băieți de treabă, că se apucă de muncă...

Tînărul slăbuț ia purcelul în brațe, dar acesta, trezit din somn, se zbate, scapă și fuge printre picioarele băieților ce s-au bulucit la ușă. Purcelul guiță ametit pe-afară. Se aprind luminile în barăci. Deodată se aude un strigăt cumplit :

— Aoleo, mamă ! Miliția ! Asta e purcelul cantinei... De mititel l-am crescut, cu biberonul...

Hărmălaia crește. Tinerii se amuză, discută, unii înjură, dar fără chef, uite-așa, ca să spună și ei ceva, să participe la discuții. „Care ne-ai trezit din somn, mă !"

— Tovarășe comandant, zice unul dintre tinerii ce-l înconjoară, lăsați-i în seama noastră...

— Ei, nu ! spune comandantul.

— Nu-i atingem nici c-o muscă, spune altul. Avem noi un plan.

— Bine, cedează comandantul.

Are încredere în cel care a vorbit. E băiat serios. Buldozerist. Îi sfătuiește pe băieți să se culce. Încet-încet, se întorc cu toții în barăcile lor și se sting luminile.

Comandantul pleacă și el să se culce. I se închid ochii de somn. Adoarme cu zîmbetul pe buze... Cine oare o să scrie istoria construirii acestui canal ? Ce contează „istoria", de fapt ? Canalul rămîne... mărturie... că noi n-am trecut degeaba... pe aici...

S-a luminat bine afară, deși soarele încă nu și-a arătat discul de aramă deasupra orizontului.

Întregul șantier se trezește. Încep să se deschidă ușile. Băieții, numai în maieuri și pantaloni, se freacă la ochi, fac mișcări de înviorare, dar fără prea mult chef. Abia s-au trezit. Respiră adînc... Ce bine e să vezi cu ochii tăi cum răsare soarele, cum scaldă pămîntul cu o ploaie aurie...

Deodată, pe rînd, tresar. Se privesc mirați și înaintează spre centrul platoului, spre catargul pe care flutură steagul.

Se freacă mirați la ochi și parcă nu le vine să creadă. Ce glumă o mai fi și asta?

Apare și comandantul șantierului în pragul ușii. Ce se întîmplă? Se îndreaptă spre grupul de tineri, care s-au adunat roată în jurul catargului. La ce se uită? De ce rîd? Ce-o mai fi acolo?

Tinerii, cu fețele vesele, se dau la o parte și-i fac loc să înainteze.

Lîngă catarg sînt aliniate trei paturi în care, sub un morman de pături, sînt niște trupuri. Oameni sînt, ce altceva? Mai ales că sforăie?

Încet-încet, fața comandantului se luminează.

Un tînăr ridică păturile pe rînd și dezvelește capetele pletoase ale celor trei adormiți.

— Să fiu al naibii, zice el, dacă ăștia nu-s „Io", „Șperaclu" și „Țintaș".

Animația crește. Hohotele de rîs cresc în cascade, se rostogolesc spre canal, fac să vibreze utilajele care par a se fi trezit și ele și participă acum la veselia generală.

Cei trei tresar. Privesc mirați în jur. Fețele le sînt schimonosite de groază. Se freacă la ochi. Li se pare că au halucinații. Se ridică în capul oaselor și, cînd pricep unde se află, sar din paturi și o iau la fugă prin mulțimea care i-a înconjurat ca un gard viu. Înconjurați din toate părțile, se ascund într-o baracă.

Rîsetele umplu tabăra de veselie. Încet, încet, tinerii se grupează și pleacă la masă.

Departe, în zona colinelor, un mal sare în aer.

Comandantul șantierului zîmbește. Ziaristul de lîngă el s-a speriat, a tresărit, a avut tendința să-și acopere capul cu mîinile. Acum rîde amuzat. Vîntul împrăștia valurile de praf peste lanul auriu de grîu ce se întinde pînă departe.

La cîțiva pași lucrează o echipă de betoniști. Ziaristul își pregătește carnetul. Se apropie de băieții care lucrează harnici, cu spor.

— Să trăiți, tovarășe comandant ! spun ei, dar nu se opresc din lucru. Unul dintre ei mormăie o melodie.

Ziaristul îi privește atent. Ceva i se pare nenatural, trucat. Știe el, are experiență... Dar ce ? A, da. Trei dintre tinerii care muncesc acolo, cot la cot cu ceilalți, au salopetele noi-nouțe, curate și călcate, ca scoase din cutie, distonînd cu salopetele celorlalți, decolorate de soare, semn că nu le-au îmbrăcat atunci pentru prima oară, ca să „pozeze", ca cei trei. Probabil că au fost pregătiți pentru fotografii, zîmbește ziaristul. Ei, nu, nu de ei am eu nevoie... Mie îmi trebuie o felie de viață așa cum este ea, nu trucată...

— Salut, băieți. Merge treaba ?

— Merge, tovarășe comandant.

— Dînsul e de la ziar, din București. O să scrie despre echipa voastră, despre voi, care sînteți primii la întrecerea pe șantier...

— Ei, așa da ! se aude un glas.

Ziaristul îl prinde de braț pe comandant și îi șoptește la ureche, cu ironie :

— Dar... cei trei, pregătiți pentru fotograf, să facă frumos în poze, să-i placă fetele, cine sînt ? Tot... fruntași ?

— A, ăștia ?! rîde comandantul. (Ziaristul e surprins, nu se aștepta la o așa reacție !) E o poveste veche cu ei. „Io", „Șperaclu" și „Țintaș". De-abia de ieri au îmbrăcat salopetele...

Băieții din echipă zîmbesc.

Ziaristul pricepe ceva. Se apropie de cei trei, care îl privesc cu calm, în ochi.

— Deci, așa ?! Și... care dintre voi este „Șperaclu" ?

Cei trei se privesc unul pe altul. Comandantul e grav, serios, nici măcar nu mai zîmbește. Colegii lor muncesc mai departe.

Unul din cei trei face un pas înainte.

— Care „Șperaclu", tovarășe ? Tudor Viorel mă cheamă ! Ce treabă ziceați că aveți cu mine ?

18

Două lucruri îmi plac cel mai mult pe lume, spune deseori, cînd este îndemnat la destăinuiri intime, Gheorghe Rusu : această mașină autobasculantă de mare capacitate și cartea. Cartea mi-a deschis destinul. Am pornit cu cartea în mînă. Nu mă refer la învățătură și școli înalte, ci la carte ca obiect al muncii. Învățătura a venit mai tîrziu, odată cu pasiunea pentru descifrarea universului din cărțile care îmi cădeau în mînă. Pare un paradox. Tata a murit pe front, iar mama a rămas singură cu cinci plozi de-o șchioapă, care îi cereau toată ziua de mîncare. Era în anii grei de secetă și foamete de după război. Eu eram cel mai mare dintre frați. Aveam zece ani, numai bun de muncă. Dar unde să muncesc și ce să muncesc ?

Mama a cumpănit lucrurile cum a crezut ea că e mai bine atunci. A vîndut tot ce aveam în satul Filioara și ne-am mutat la Piatra Neamț, în ideea că, la oraș, se moare mai încet de foame. Cu puțin noroc, și-a găsit de lucru la tribunal, ca ușier. Era, totuși ceva, puteam să ne ducem traiul de pe o zi pe alta. Pe mine m-a luat în primire «Apărarea patriotică» și împreună cu alți trei copii din sat am fost duși în Capitală, unde urma să fim dați la o școală de meserii. Bucureștiul era plin de copii din Moldova răvășită de secetă și nu era ușor să i se

găsească fiecăruia o bucată de pîine, cu toate eforturile pe care le făcea statul.

Pe mine căzuse norocul cel mare. Am fost dat ucenic la o librărie. Chiar dacă nu trimiteam bani acasă, era totuși ceva, să fie o gură mai puțin la masa aglomerată a mamei. De la început, cărțile care umpleau rafturile librăriei pînă în tavan m-au fascinat. Citeam pe apucate și descopeream plăcerea lecturii. Seara, acasă, citeam pînă noaptea tîrziu. Dimineața mă sculam devreme, trebuia să ajung primul la librărie, să mătur trotuarul și să-l stropesc cu apă, să șterg geamurile de praf. Era destul de lucru pentru un copil de zece ani, care se întindea toată ziua de foame. Nu mă pot plînge, însă, că nu mi-ar fi plăcut această muncă. Dimpotrivă, o făceam cu plăcere, simțeam cum îmi cresc aripi în lumea cărților. Suferam însă că nu mă puteam întîlni cu cei trei prieteni ai mei cu care plecasem din Moldova și pe care nu i-am mai văzut din ziua în care ajunsesem la București. Treizeci de ani nu i-am mai văzut, și am să povestesc mai tîrziu cum ne-am reîntîlnit după amar de vreme.

Lipsa prietenilor de seama mea îmi făcea viața insuportabilă în capitală. De unde prieteni? Copiii roiau pe străzi și pe maidane, dar eu îi priveam prin ferestrele librăriei, nu puteam să-mi părăsesc locul de muncă, iar munca dura toată ziua, cu o pauză doar pentru masa de prînz.

Ucenicia mea la librăria din București a durat exact un an. În decembrie, în vacanța sărbătorilor de iarnă, am plecat acasă, la Piatra. Îmi era dor de mama și de frații mei. Trenurile erau pufine și supraaglomerate. Ca să călătorești, mai ales în preajma sărbătorilor, era un act de temeritate. Nimic nu m-ar fi putut ține însă departe de ai mei. Așa că m-am dus la gară și m-am strecurat în trenul de Piatra, tixit pînă la refuz. De scări,

de tampoane, de acoperișuri, oamenii se agățau ciorchine, ca de o speranță. Cineva m-a îndemnat să mă urc în portbagajul dintr-un compartiment. M-am întins în plasa de sfoară și stăteam destul de mulțumitor față de alții.

M-a cuprins somnul numaidecît. La un moment dat, probabil la o frînare în vreo stație, sau la vreun semnal, garnitura a oprit brusc și eu am căzut ca un sac de la înălțimea plasei portbagaje și mi-am rupt o mînă. Uitați-o, e și acum deformată. Am ajuns acasă trecînd prin toate chinurile iadului de durere. Mi-am petrecut sărbătorile în spital. Cinci săptămîni am stat în spital, pînă mi s-a vindecat mîna. Cu asta s-a terminat și ucenicia mea ca băiat de prăvălie la librăria din București. Nu mă mai puteam întoarce acolo, și mama era îngrijorată de viitorul meu, dar, mai ales, de prezent.

Spectrul foamei ne dădea permanent tîrcoale. Mamei începuse să-i placă și dînsei ideea de a mă face vînzător de cărți și a trecut prin toate librăriile din Piatra, întrebînd dacă n-au nevoie de un băiat de ajutor. În cele din urmă, a găsit ce căuta. Am lucrat ca „librar" trei ani, pînă în 1951.

Într-o zi, aveam aproape cincisprezece ani, m-am întîlnit cu niște băieți care mi-au zis : «hai să mergem pe șantier, că acolo cîștigăm 7 000 pe lună». Nici n-aș fi putut număra atîția bani. Fără să mă gîndesc prea mult, am luat această idee în brațe și i-am zis șefului : «Nea Grigore, îmi pare rău, dar te părăsesc. Merg pe șantier.» Credeam că se opune, dar, om învățat cum era, mi-a zis : «Foarte bine, du-te și învață o meserie bărbătească».

Era nevoie de brațe de muncă și am fost primit imediat pe șantierul de construcții locale. Se construia o fabrică de pîine, o policlinică și o baie populară. Am fost angajat ca salahor și căram toată ziua, cu roaba, pămînt și materiale. Eram prea tînăr și nu puteam fi trecut pe

statul de plată, dar chiar din prima lună am cîștigat 6 000 de lei. Nea Grigore Kirileanu, librarul, avea 3 000 pe lună. Am dat imedit fuga la el și i-am arătat suma primită. S-a bucurat foarte mult. În schimb mamei nici nu-i venea să creadă. Aș putea zice că din clipa aceea soarele răsărise și pe ulița noastră.

În lunile următoare, cîștigul a fost mai mare. Din 1951, am intrat în toate drepturile și îmi încasam salariul pe stat, ca toți muncitorii, și puteam și eu să mă înscriu la o școală de calificare. Așa am și făcut. Am învățat într-un an patru meserii, fără nici o exagerare : șamotor, mozaicar, faianțar și zidărie brută. Deși, între timp, am renunțat la aceste meserii în schimbul șoferiei, vă pot asigura că le-aș face și astăzi la fel de bine ca oricare meseriaș, fiindcă mi-au intrat atunci în sînge, le făceam cu plăcere și, probabil, sînt și talentat, pentru că prind orice meserie în foarte scurt timp.

Așa cum căderea din plasa portbagaje și fracturarea mîinii mi-au schimbat o dată drumul în viață, la fel, un alt accident mi-a adus o nouă schimbare. Un accident de... circulație. Mă trimisese mama la cineva să aduc, cu un cărucior, un butoi pentru varză. Am încărcat butoiul pe cărucior și am pornit la drum. Am ajuns în vîrful unui deal, de unde drumul continua coborînd la vale. Ce mi-am zis eu ? Am tras și am împins destul, acum e timpul să trec la... volan. M-am urcat în cărucior și am lăsat frîna liberă. Vreau să zic că mi-am ridicat picioarele și dă-i drumul, băiete ! Căruciorul a luat îndată viteză. Nu l-am mai putut opri. La o curbă am intrat într-un gard, pe care l-am pus la pămînt, iar butoiul a venit peste mine, lățindu-mi capul. Am stat acolo în nesimțire vreo jumătate de ceas pînă m-a găsit cineva și m-a dus acasă la mama. Mare bucurie îi făcusem...

Am zăcut ce am zăcut, după care a trebuit să-mi reiau lucrul. Tocmai atunci trecuse pe la noi o rudenie de-a mamei, șofer la Trustul regional de construcții locale din Bacău, care mi-a zis : «N-ai vrea tu, Gheorghiță, să te faci șofer ? Văd că ai porniri spre această meserie.» Eu am luat-o în serios și am acceptat. Altfel nici nu se putea, pentru că eu n-am ieșit niciodată din cuvîntul mamei.

M-am dus, așadar, la Bacău, ca ajutor de șofer. Era în 1952. Trebuia să am grijă de mașină, s-o gresez, s-o spăl, s-o întrețin. Eram plătit ca încărcător-descărcător, cu 220 de lei pe lună, bani buni pentru mine pe vremea aceea.

Odată cu urcarea pe mașină, viața mea s-a schimbat cu totul. Am terminat cu munca ușoară, cu plimbările, cu distracția. Seara cădeam istovit în somn. Munceam mult, ca să cîștig cît mai mult. Frații mei crescuseră și aveau nevoie de cîte toate. După doi ani, adică în martie 1954, am trecut examenul de conducere auto. Eram șofer profesionist la optsprezece ani. Din zece candidați, am reușit patru. Examenele de conducere erau atunci foarte grele. Norocul m-a urmărit și atunci. Imediat după ce mi-am luat eu permisul, a apărut o lege care-l obliga pe fiecare tînăr care dorea să devină șofer profesionist să urmeze o școală specială. Primirea carnetului de conducere m-a bucurat din cale-afară. Aveam o meserie după pofta inimii mele.

Mi s-a dat în primire o mașină «Praga» de trei tone, lucru extraordinar pe atunci, pentru că mașini erau puține, noi încă nu începuserăm să fabricăm autocamioane, și cine apuca un volan, apuca pe Dumnezeu de un picior. Aveai cîștigul bun asigurat. Mașina era, vezi bine, destul de veche și rablagită, dar nu făcusem doi ani ucenicie ca ajutor de șofer degeaba. Învățasem cîte ceva,

și acum îmi era de mare folos. Ziua lucram pe șantier la transporturi, iar noaptea rămîneam în parcul de mașini, ceasuri întregi, și mi-o reparam de mergea a doua zi trăsnet. Am lucrat pe ea pînă în 1956, cînd am plecat militar. N-a mai vrut nimeni să se urce pe «Praga» mea și au fost nevoiți s-o caseze.

Cînd m-am lăsat la vatră, în 1959, mi-am reluat munca pe șantier, dar un mic accident avea să schimbe, pentru a cîta oară ?, ceva în starea mea profesională.

Era în luna decembrie, lună ghinionistă pentru mine, aș putea spune. În decembrie îmi rupsesem mîna cînd eram copil, iar acum, tot în decembrie, din cauza ghețușului, am intrat cu mașina într-o căruță și mi s-a suspendat permisul de conducere pentru opt zile. După această întîmplare, m-am transferat la IGO Piatra Neamț, pe un autobuz. Nu prea mi-a plăcut, inima îmi rămăsese pe șantier, așa că, în 1960, m-am transferat la ICH. Dar numai pentru o scurtă perioadă. În luna... decembrie, o «Tatra» mi-a tăiat calea și mi-a zburat aripa de la «Zis»-ul meu, luînd-o la sănătoasa. Miliția m-a găsit tot pe mine vinovat. Mi s-a luat iarăși carnetul și am fost trecut în garaj, la spălătorie.

Se cam și terminase treaba la ICH, iar pe de altă parte, cei de la IGO mă chemau să mă întorc la ei. Am acceptat și am stat acolo pînă în 1977, cînd am venit la canal. Firește, n-au vrut să-mi dea transferul, am fost nevoit să intervin la Comitetul municipal de partid. Dar și aici mi s-a spus același lucru : «avem mare nevoie de șoferi pentru transportul în comun», la care eu le-am răspuns : «să mai umble oamenii și pe jos, că orașul e destul de mic. Eu vreau să lucrez pe șantierul canalului». Mi-au dat transferul.

La canal am luat în primire o autobasculantă «Belaz» de 27 de tone. Împreună cu schimbul meu, un băiat din

Rădăuți, pe nume Ion Trifan, am parcurs cu această mașină 350 000 de kilometri fără reparații, în condițiile grele ale șantierului nostru. Am fost evidențiați. Am lucrat apoi pe cea mai veche mașină de aici, un «Belaz» 56, care stătea de opt luni în parcul auto, nu vroia nimeni să lucreze cu ea. Arăta foarte rău, era tamponată, descompletată. Ca să nu stau degeaba pînă vin mașinile noi, am cerut să mi se dea voie s-o pun la punct. Am reparat-o și am lucrat cu ea trei luni de zile fără să sufere nici o defecțiune. Adică, defecțiuni curente apăreau, dar le remediam singur, și am cîștigat bine cu ea. După trei luni, au venit mașinile noi și mi s-a repartizat un «Roman»-Diesel de mare tonaj, fabricat la Mîrșa, cu care voi și termina canalul.

La kilometrii 48—52, condițiile de teren sînt foarte proaste și e suficient să plouă puțin ca să nu poți scoate mașinile. Pe o asemenea vreme, cîțiva dintre noi ne-am hotărît să ieșim la muncă. Rea hotărîre, pentru că la o frînare am derapat și am tamponat altă mașină. Șeful secției a zis că-mi impută capota pe care am deteriorat-o. M-ar fi costat vreo 3 000 de lei. Pînă la urmă, nu mi-a imputat-o. Prea făcusem treabă bună, depășeam cel puțin cu douăzeci-treizeci de curse norma zilnică.

Aici, la Straja, am fost tot timpul stimulați, în sensul că s-au liberalizat vitezele și goneam ca diavolii, între cariere și depozitele de pămînt, dar s-a și cunoscut. Într-un singur an, noi, cei din porțiunea kilometrilor 48—52 de pe Șantierul național al tineretului, am săpat și transportat cît «bătrînii» din sectorul kilometrilor 31—45, în patru ani. Lucram cîte unsprezece ore, efectiv, pe zi. S-a pus accent mare pe această lucrare, pentru că de ea depindea predarea la timp a tronsonului pentru lucrările de finisare. Mulți ziceau că terminarea canalului e o treabă pentru douăzeci de ani. Noi am zis, și am dove-

dit, că se poate face într-un timp mult mai scurt. Pentru că am iubit această lucrare și am făcut-o din dragoste.

Spuneam că cele mai dragi dintre lucruri îmi sînt cartea și mașina. Ca toți părinții, trebuie să adaug, îmi iubesc foarte mult copiii. Am un băiat și o fată. Poate unii, care nu știu cu adevărat ce e viața și care ies la pensie fără să fi descoperit munca și plăcerile ei, mă judecă greșit în privința asta, și zic așa : «dacă își iubește atît de mult copilul, de ce l-a tîrît după el pe șantier și l-a aruncat unde-i mai greu, la o vîrstă cînd încă îi mai ardea de joacă ?» Ei, bine, acestor nechibzuiți care zic așa, le pot spune că tocmai de aceea Gheorghiță al meu se află aici, alături de mine, pe cel mai greu șantier din țară, la cea mai grea meserie a șantierelor, cea de șofer, pentru că îl iubesc din cale-afară și știu mai bine ca oricine altul ce înseamnă munca din fragedă tinerețe, ce înseamnă greutățile în formarea unui bărbat adevărat. Or, eu vreau ca băiatul meu să devină un bărbat adevărat, ca cei pe care îi cunosc eu aici pe șantier și pe care nimic, niciodată, nu-i va putea clinti în viață.

Eu, cum spuneam, am devenit șofer profesionist la optsprezece ani. Era dorința mea ca și Gheorghiță, fiul neveste-mii și-al meu, să-și ia permisul de șofer profesionist tot la această vîrstă, și am izbutit. L-am adus pe șantier la Valu lui Traian și s-a calificat ca șofer și mecanic. Am lucrat împreună, fiecare pe cîte un «Belaz», ne mai luam și la întrecere, și nu o dată mă lăsa în urmă. Cînd a plecat militar, de-aici de pe șantier, fiu-meu avea la activul său muncitoresc peste 100 000 de kilometri la bordul autobasculantei sale și un munte de pămînt transportat din albia canalului. Cîți tineri se pot mîndri cu o asemenea performanță la douăzeci de ani ? Altora de vîrsta lui le mai leagă încă bunica șireturile la pantofi și se întrec în cunoașterea sortimentelor de băuturi

alcoolice din barurile de zi și de noapte de pe litoral sau de aiurea.

Fiică-mea, Cecilia, că trebuie să vorbesc și despre ea, nu e cu nimic mai prejos decît fratele ei. Deocamdată e elevă la un liceu industrial energetic, dar nu este nici ea scutită de muncă, de eforturi, a luat și ea cunoștință cu șantierul, cu greutățile profesiei noastre de constructori. Și, îi citesc în inimă, știu că îi place și că visează ea însăși această profesie a curajului și demnității. Cînd am urcat cu ea pe creasta celei mai înalte coline de-aici, de pe malul canalului din sectorul tineretului, și a văzut această uriașă despicătură de-a lungul podișului dobrogean, tăiată de constructori între Dunăre și mare, a zis : «peste timpurile viitoare, cînd generațiile de atunci o să privească această lucrare, o să spună cu siguranță că ea nu a putut fi făcută de pămînteni și că, probabil, este opera unor extratereștri».“

19

Înainte de a fi inginer, Vasile Nănescu lucrase pe șantierul canalului ca muncitor la stația de betoane, povestește excavatoristul Vasile Stan. La grupul trei lucra, împreună cu mine. În 1978, a dat examen la Institutul de învățămînt superior Constanța, Facultatea de construcții și, spre bucuria noastră generală, a celor care l-am însoțit ca să-i ținem pumnii, a reușit printre primii. S-a văzut că, deși lucra cîte zece ore pe șantier, Vasile Nănescu, dacă a dorit să facă ceva în viață, adică să învețe carte și să ajungă inginer, și-a găsit timp de studiu, nu s-a plîns de nimic și a izbutit să-și realizeze visul.

La absolvirea facultății, unde credeți că a fost repartizat ? Tot la noi, la grupul trei. El zice că a fost o întîmplare, dar noi credem că a cerut el să se întoarcă în vechiul colectiv, cu toate că mai rămăseserăm puțini dintre vechii colegi. Ne-am bucurat foarte mult că s-a reîntors printre noi, de data aceasta ca specialist cu diplomă, pe care și-o luase cu nota maximă. Șantierul canalului creștea oameni cu care țara se mîndrește pe bună dreptate.

Cînd s-a întors pe șantier, inginerul Vasile Nănescu a intrat direct în producție, la construcția zidurilor de sprijin, cea mai dificilă și mai pretențioasă dintre toate lucrările, și asta nu este numai părerea mea. Prima sar-

cină pe care o primise era de încercare. De îndeplinirea ei în bune condițiuni depindea dacă va conduce o formație de lucru, ca stagiar, sau va lucra el sub îndrumarea unui maistru, șef de formație ; i s-a dat să organizeze și să conducă turnarea primului tronson de beton în zona kilometrului 45,200. Era de patru zile pe șantier. Lucra cu oameni pe care nu-i cunoștea, și cei mai mulți dintre ei nu erau de meserie. Condițiile de teren erau foarte anevoioase, cu multă apă și noroi. Nu era sigur dacă va reuși. Nu mai făcuse așa ceva niciodată. Dar el ne spunea : «În facultate nu înveți să faci un lucru, ci să te orientezi cam cum l-ai putea face». Se pare că el se orientase foarte bine. Deși turnarea se făcea cu panouri mari, greu de manevrat, și se cerea o calitate ireproșabilă, inclusiv aspect frumos, a pornit la treabă cu aerul că toată viața turnase ziduri de sprijin din beton. Mai era încă ceva : se obișnuiește pe șantiere ca atunci cînd vine un cadru tehnic nou muncitorii să-l pună, discret, la încercare. Dacă se compromite, greu își va mai putea căpăta prestigiul și autoritatea necesare unui șef de grup. Așa a fost și cu Vasile Nănescu. Numai că cei care doreau să-l încerce poate nu știau că are în urma sa o frumoasă activitate chiar pe șantierul canalului.

Se monta panoul al patrulea. A venit la el Nicolae Iordache, șeful echipei de betoniști, și i-a spus că nu se poate monta noaptea, eram în schimbul doi, pentru că trebuie să tragem cu un cablu lumînarea de susținere a panoului, și acest lucru nu se poate face pe întuneric, ori la lumina reflectoarelor. Ar fi foarte periculos. Numai că ți-ai găsit omul ! Vasile Nănescu nu-i dintre cei care să se oprească dintr-o acțiune, înainte de a o duce la capăt. A luat personal conducerea echipei de betoniști, a dirijat macaraua cu abilitate, a agățat lumînarea cu cîrligul macaralei de susținere a panoului, i-a prins ca-

pacul în șuruburi și l-a montat cu cea mai mare precizie. Nimeni n-avea să creadă că n-a mai montat panouri. Eu însă, care îi eram prieten, știam adevărul, ba, mai mult, observasem că își cam paradise și un deget în timp ce potrivea capacul, ceea ce nu se întîmplă decît începătorilor.

N-a fost însă de-ajuns. L-au pus la încercare și la fundație, la turnarea betonului. «Păi, nu se poate turna, i-a zis șeful echipei. Fundația e inundată, tovarășe inginer, și apa e în creștere.» N-a zis nimic. A chemat un mecanic cu buldozerul și l-a pus să facă o scurgere, pentru evacuarea apei din canalul fundației. Mecanicul a spus însă că nu intră, pentru că e pericol de împotmolire. Inginerul nu-l putea obliga. A urcat el la comanda buldozerului și a săpat șanțul de scurgere fără nici o dificultate serioasă. Dar știți cît a lucrat ? Mai bine de cinci ore. Cînd a terminat, era și el terminat, abia se mai putea ține pe picioare. Crescuse însă foarte mult în ochii muncitorilor. Fundația a fost turnată la cei mai buni parametri calitativi.

La cîțiva zeci de metri mai departe dăduserăm de un front de lucru blocat de vreo lună de zile. Nimeni nu intra acolo din pricină că apa și noroiul depășeau un metru și nu puteau fi scoase prin scurgere. Trebuia să se lucreze cu lopata. Nu era treaba inginerului Nănescu să deblocheze aceste puncte de lucru pe care le ocoleau ceilalți, deoarece formația noastră de lucru mergea în direcția opusă. Dar el nu suporta lucrurile neclare, și i-a cerut inginerului șef de șantier, Marin Bozdog, permisiunea să facă ordine și să pornească lucrarea în zona respectivă. Evident că i s-a dat imediat permisiunea cerută.

Fiind și secretar al comitetului U.T.C. pe șantier, Vasile Nănescu a apelat la cîțiva voluntari și într-o zi, de dimineața pînă seara, n-am avut ce face. Cu lopețile și

găleţile, am scos toată mocirla din canalul fundaţiei. Apoi a chemat CTC-ul ca să ne dea avizul de turnare. Avizul a fost dat pe loc. A doua zi, pe la prînz, panoul de 80 metri cubi de beton era plin. De atunci, nimeni nu s-a mai gîndit să-l pună la încercare. El îşi trecuse cu brio toate examenele, toate probele de stagiar încă din primele zile ale stagiaturii. Noi, tinerii, eram foarte mîndri pentru că lucram împreună cu el.

În anul următor, Vasile Năneşcu a cerut să treacă la excavaţii, unde era şi mai greu. Mai ales aici, în zona kilometrului 52, unde izvoarele puternice şi inundaţiile îţi dau, mai ales noaptea, coşmaruri şi care au ţinut multă vreme lucrarea pe loc. El vroia să se confrunte cu ce e mai greu, să-şi măsoare puterile cu neprevăzutul şi imposibilul. Luînd în primire formaţia de lucru de la excavaţii, ce şi-a zis ? Să-i cheme la întrecere pe ceilalţi din şantierul grupului trei, cu obiectivul — cine ajunge mai repede la cota zero şi începe turnarea betonului. Noi eram pe creste, iar pînă la cota zero aveam de excavat sute de mii de metri cubi de rocă şi pămînt.

În toamna următoare, eram la cota zero. Primii de pe şantier. Ne-am apucat să săpăm fundaţiile şi să turtăm betoanele. Era într-o seară. O seară cu ghinion, aş zice. Ni s-au defectat trei excavatoare, din cauza dificultăţilor de teren alunecos, plin de apă şi cretă, unde motoarele trebuie ambalate pînă plesnesc. A intrat mai întîi excavatorul S-3602 cu numărul 95. După două ore, trebuia să-l scoatem. Se defectase. L-am băgat pe 59. După mai puţin de patru ore, s-a defectat şi acesta. «Intră tu, Vasile Stan», mi-a zis atunci inginerul Vasile Năneşcu, şi am intrat eu cu excavatorul 58. Către dimineaţă, a clacat şi el. L-am reparat însă pe loc şi am continuat săpăturile. Îi priveam pe ceilalţi... de jos. Am fost primii care am ajuns la cota zero şi primii care am început tur-

narea panourilor de beton. Pe cincisprezece octombrie eram gata. Cînd a venit conducerea șantierului și conducerea Centralei și au văzut de ce am fost în stare, ne-au felicitat și am fost stimulați așa cum se cuvine. Am primit și cîteva zile liber.

Eram fericiți că trecusem hopul cel mai greu. Toate celelalte lucrări care au urmat ni s-au părut floare la ureche. Aveam experiența kilometrilor 45—52. Cine cunoaște șantierul canalului știe ce înseamnă aceasta. O experiență pentru toată viața de constructor, aș îndrăzni eu să zic. Și cred că inginerul Nănescu e de acord cu mine.

20

Înainte de a fi numit Marin Bozdog ca inginer-șef de șantier, se perindaseră prin această funcție, la Șantierul național al tineretului, nici mai mult, nici mai puțin de cinci viteji. Unii stătuseră cîteva săptămîni, alții cîteva luni, ba unul rezistase chiar un an întreg. Era o performanță pentru el și ceruse să i se recunoască acest merit. Nu i s-a recunoscut nici un merit și a fost invitat să-și găsească alt loc de muncă. Pe unii îi speriaseră sarcinile prea mari, pe alții anumite neajunsuri tehnice, iar alții nu rezistau condițiilor de muncă și mai ales noroiului și prafului. După cum se vorbește, însă, ultimii dintre ei au dat bir cu fugiții fiindu-le frică de comandantul Nicolae Ivanov, care le-ar fi spus că dacă nu sosesc pe șantier odată cu el, adică cu jumătate de oră înainte de începerea schimbului, și dacă pleacă mai înainte ca ultimul brigadier să se fi îmbarcat pe autobuzul spre tabără, sau cît timp el, comandantul, se mai află pe șantier, le va face o surpriză să o țină minte. N-a avut nici unul curiozitatea să afle despre ce fel de surpriză ar fi vorba. Sita șantierului i-a cernut fără dificultate.

Văzînd cum stau lucrurile, Nicolae Ivanov a pornit să-și găsească singur omul de care avea nevoie. A poposit pe mai multe șantiere din Constanța, a stat de vorbă și a privit chipurile mai multor tineri ingineri, și,

în cele din urmă, ochii i s-au lipit de un bărbat după chipul și asemănarea lui : aspru, colțos, încăpățînat. Cum ar spune unii, om al dracului.

— Îți place istoria ? l-a întrebat, ca introducere, comandantul Șantierului național al tineretului.

— Chiar foarte mult. Dar de ce mă întrebați ? i-a răspuns Marin Bozdog.

— Omul întreabă ca să știe. De aceea întreb și eu. Dar, spune-mi, te rog ai vrea să intri în istorie ?

— Lăsați gluma, tovarășe Ivanov.

— Nu glumesc. Cu istoria nu-i de glumit. Mai devreme sau mai tîrziu, te arată așa cum ești. Vrei să intri în istorie, ca erou ?

— Zău că vă arde de șagă.

— Bine atunci, s-o luăm altfel. Îți propun să vii inginer-șef pe Șantierul național al tineretului. Și atunci, vrînd-nevrînd, vei intra în istoria canalului.

— Am auzit că nu-i prea cald pe acolo.

— Nu prea. Nici măcar vara, cînd soarele ridică mercurul termometrelor la cincizeci de grade. La soare, pentru că umbră nu prea avem.

— Atunci, vin. Îmi place clima mai aspră.

Adevărul e că cei doi s-au plăcut. Probabil și-au intuit reciproc calitățile de constructori și mai ales rezistența la tăvăleală. Pînă atunci, în 1980, inginerul Marin Bozdog lucrase în cadrul unui trust de construcții din Constanța. Construise blocuri de locuințe, hoteluri, fabrica de pepsi, o fabrică de gheață și una de sucuri de mare utilitate socială și nu numai socială, dar și economică, însă prin care, cu siguranță, pentru a rămîne la părerea lui Nicolae Ivanov, n-ar fi intrat în istorie. Numai că tînărul inginer nu era ispitit de glorie, el dorea să lucreze la canal, așa cum ar fi dorit să lucreze la metrou, adică la o construcție în premieră, cu un grad

maxim de complexitate, unde să aibă ce învăța. Canale s-au mai făcut. Ce-i drept, nu de dimensiunile acestuia, dar aproximativ după o tehnologie asemănătoare. Aici însă e vorba de o amploare fără precedent, de o mobilizare de tehnică cu totul de excepție, cu mii de mașini și utilaje dintre cele mai moderne din lume, de mobilizarea unei forțe de muncă de zeci de mii de oameni, constructori de elită, ingineri și tehnicieni de înaltă clasă. Nu e puțin lucru să te numeri printre ei, să-ți legi numele de această lucrare.

Canalul Dunăre-Marea Neagră nu va fi doar în folosul țării care îl construiește. O mare parte din Europa va beneficia de scurtarea cu 400 de kilometri a drumului spre Marea Neagră, care înseamnă cîteva zile de navigație mai puțin. Odată cu canalul se va construi și noul port Constanța-Sud, capabil să preia traficul fluvial și maritim în continuă creștere. Prin construirea noului port, constructorii măresc suprafața României cu 700 de hectare, smulse mării. Dobrogea va avea mai multă apă pentru că trei sferturi din apa canalului va fi folosită pentru irigarea culturilor agricole.

După trei ani de muncă pe șantier, Marin Bozdog a ajuns la concluzia că ziua e prea mică, în loc de douăzeci și patru de ore ar trebui să aibă măcar treizeci. S-ar descurca mai ușor, ar putea cuprinde mai bine toate sarcinile, ar putea sta mai mult pe lîngă fiecare formație de lucru, i-ar putea ajuta mai mult pe constructori și, mai ales, pe tineri. Dacă nu-i ajuți cînd trebuie, i-ai pierdut, aceasta este convingerea inginerului-șef al șantierului, și el îi cunoaște bine de-acum pe mai toți cei două mii de muncitori și specialiști de pe tronsonul tineretului, le cunoaște valoarea și capacitatea de dăruire, și pentru nimic în lume n-ar vrea să audă că cineva cere să plece de pe șantier.

Cea mai mare supărare îi vine de la buldozere. Buldozerele nu merg șnur, și fără ele șantierul e paralizat. Se defectează des. Ele sînt făcute, prin fabricație, pentru anumite roci și pentru pămînturi, aici însă lucrează în cretă, foarte păcătoasă, intră în angrenajul utilajului și-l defectează. Cu mulți dintre mecanici, inginerul-șef a trebuit să poarte un fel de „război" al nervilor pînă să-i convingă că mașinile și utilajele mai trebuie și ele întreținute, curățate, gresate, unse și verificate, lucru deloc ușor, pentru că, după zece, ba chiar douăsprezece ore de muncă, nu-i mai poți pretinde unui mecanic să intre sub mașină, s-o dichisească, și totuși altă cale nu există, întreținerea lor devenise obligatorie, și Marin Bozdog rămîne neînduplecat în această privință, verificînd personal îndatorirea fiecărui mecanic. Rezultatul s-a văzut curînd, defecțiunile s-au rărit. Așa a fost posibil să se ajungă la un ritm zilnic de excavații de 200 000 de metri cubi de rocă și chiar mai mult, iar la betonare, la 2 000 de metri cubi de beton turnat.

Fără acest ritm, tronsonul tineretului ar fi rămas în urmă. Dificultățile de teren de pe acest tronson nu s-au repetat nicăieri pe toată lungimea canalului, pentru că aici este zona de creastă cu înălțimi pînă la 67 de metri, care trebuiau aduse prin excavații, la cota zero. În sarcina grupului de șantiere Basarabi, din care face parte și șantierul tineretului, s-a dat realizarea canalului între kilometrii 39,450—57, porțiune cu un volum de excavații de 126 000 000 metri cubi și 1 200 000 metri cubi de betoane, turnate în zidurile de sprijin. Numai pentru transportul rocii excavate în acest perimetru au fost efectuate peste 19 000 000 de curse cu autobasculantele de mare tonaj. Materialul excavat este dus în depozitele de pămînt, a căror suprafață este de 854 hectare. Vor fi acoperite cu pămînt vegetal și repuse astfel în circuitul

agricol. Aceste cifre dau dimensiunile adevărate ale constructorilor canalului. Inginerul Marin Bozdog are încredere în ele.

Apele sînt altă cauză a supărărilor lui. La anumite cote se lucrează în bălți de apă, alimentate de izvoare cu un debit de 3 metri pe secundă. În locul numit Valea Seacă se intersectează mai multe rîuri subterane. Pompele de evacuare lucrează non-stop, zi și noapte. Se consumă energie, se pierde timp. Din cauza acestor ape sînt necesare drumuri tehnologice cam de 100 de kilometri în fiecare an, în care se introduc circa 800 000 de tone de piatră spartă și care apoi trebuie înlăturată. Asta înseamnă cheltuieli imense, greu de prevăzut la elaborarea proiectului.

Direcția rîurilor subterane a fost perturbată. Localitatea Straja a rămas fără apă, toate fîntînile au secat. Constructorii le-au adus apa pe conducte, de la 6 kilometri. Tot răul spre bine.

— Pe nici un șantier nu mi-a plăcut, însă, atît de mult ca aici, spune cu sinceritate inginerul Bozdog. Chiar dacă zilele și nopțile sînt prea scurte, chiar dacă utilajele se mai defectează sau se împotmolesc în nămolul de cretă. Bucuriile lui anulează aceste neplăceri. Fiecare metru de canal terminat, fiecare metru cub de beton turnat sînt pentru noi o bucurie, se justifică el. Putem arăta lumii de ce sîntem în stare, putem arăta o școală nouă — școala construcțiilor de mari canale navigabile, cum sînt puține pe glob. Urmașii lui Anghel Saligny sînt aici la datorie.

21

Peste Dunăre, la Cernavodă se află două mărturii pentru veacuri ale științei, tehnicii și talentului inginerilor și muncitorilor români, specializați în construcția de poduri... Prima dintre ele uluise, încă la sfîrșitul secolului trecut, breslele podarilor din Europa, prin originalitatea, îndrăzneala și inspirația soluțiilor constructive aplicate de inginerul român Anghel Saligny la durarea podului său de metal, căci despre acest pod este vorba, aici la Cernavodă, într-o țară cu o industrie aproape inexistentă la vremea aceea. Cu atît mai mare era admirația pentru acest fiu de țărani din satul Șerbănești-Galați, contemporan cu Eminescu. La timpul său, podul lui Saligny, dat în exploatare la 1895, era cel mai lung de pe continentul nostru. Saligny mai avea la activul său științific o invenție de răsunet : betonul armat, folosit de el pentru prima dată în lume la construcția unor silozuri. Construcțiile moderne ar fi de neconceput, astăzi, fără invenția compatriotului nostru.

Podurile nu se proiectează și nu se calculează pentru a rezista o sută sau mai multe sute de ani. Ele se fac pentru a dura un timp nelimitat. Nici podul lui Saligny nu ridică asemenea probleme. După aproape un secol de folosință, el nu dă nici un semn de îmbătrînire, care să-i pună rezistența la îndoială. Numai că, pentru zilele noas-

tre, pentru traficul de azi și mai ales pentru cel din viitorul apropiat, el este mult subdimensionat, nu mai poate face față zecilor de convoaie de trenuri, care leagă, în douăzeci și patru de ore, Dobrogea de restul țării. Nevoia a două linii de cale ferată care să permită circulația concomitentă în ambele sensuri se simțea de mult. Timpul a sosit, în urmă cu cîțiva ani, odată cu începerea construcției canalului Dunăre-Marea Neagră. Și, iată, alături de capodopera lui Saligny se profilează acum o nouă construcție monumentală : podul combinat — cale ferată și șosea —, o altă mărturie, pentru veacuri, a capacității creatoare a constructorilor români.

Pînă la ridicarea acestor poduri peste Dunăre, știința și tehnica în acest domeniu a străbătut cîteva mii de ani. Nici un alt gen de construcție nu are o istorie mai lungă și mai încărcată de spectaculos. Pentru că podurile au apărut odată cu omul. Sau, poate, chiar mai devreme. Da, se poate spune și așa, deoarece se cunosc poduri naturale, care traversează spații largi, rîuri adînci, chiar cascade. Între acestea, este cunoscut așa-numitul Arc curcubeu — Rainbow Arch — în statul Virginia. Peste rîul Columbia, între Washington și Oregon, dovezile geologice atestă că un astfel de pod natural ar fi traversat cascada de azi. Într-adevăr, în vechile legende ale indienilor se vorbește de Podul zeilor — *Bridge of the Gods Tomanowas*, în limba indienilor, adică construit de zei și pe care tot zeii îl vor distruge într-o zi de mare mînie. Va fi semnul dramatic al victoriei unei noi rase asupra indienilor. Această prevestire s-a și... împlinit. Prin 1775, marele arc a căzut, se pare în timpul erupției unor vulcani din munții vecini, Hood, Adams și Saint Helens. Astăzi se mai văd doar mormane de rocă dislocată și „libertatea" indienilor în... rezervații.

Omul a simțit însă, cu siguranță, nevoia să traverseze rîurile, la primii săi pași bipezi, și inspirația în rezolvarea acestei probleme nu i-a lipsit. Alexander von Humboldt, unul din întemeietorii științei geografice, ne-a lăsat desenul unui pod construit de indienii sud-americani, din liane și frînghii, peste valea rîului Orinoco, spre podișul Guyanei. Un altul, asemănător, era cunoscut în Peru peste rîul Apurimac, făcut tot de indieni. Pe teritoriul Angliei, au rămas dovezi arheologice despre poduri din lespezi de piatră, construite în urmă cu mii de ani și care se numeau „Clapper bridges", de la clapping — a bate din palme. Cam din aceeași epocă a neoliticului superior, circa două mii de ani î.e.n. s-au păstrat și pe teritoriul țării noastre probe arheologice despre această practică a construcției caselor lacustre, legate de maluri prin poduri de lemn...

Indiscutabil, însă, că deschizătorii de drumuri în construcția de poduri au fost romanii. Încă în secolul al VI-lea înaintea erei noastre, la Roma se construiește un mare canal boltit, cu un diametru de 6 metri, cunoscut sub denumirea de *Cloaca maxima* și ale cărui resturi se mai văd și astăzi, după două mii cinci sute de ani. În primii ani ai imperiului pe vremea lui August în Galia de Sud, aproape de orașul Nîmes s-a construit cel mai important apeduct de pînă atunci, cu o lungime de 280 metri, ridicat la 50 de metri deasupra rîului. Bolțile lui semicirculare sînt construite din roci vulcanice, unele dintre ele cîntărind nu mai puțin de șase tone. În 1955, lucrarea, cunoscută sub denumirea de *Pont de Gard*, a fost restaurată, și uimește prin grandoarea, precizia și supleţea ei. Romanii construiau și din lemn, mai ales lucrări urgente. Așa a fost podul peste Rin, ridicat din porunca lui Cezar, în anul 59 î.e.n., în timpul războiului împotriva galilor. În lucrarea *De bello gallico* sîntem in-

formați că acest pod, lung de șase sute de metri, a fost gata în zece zile. Ar fi vorba de un spectaculos record.

Dar, la romani, recordurile în materie aveau viață scurtă. Între anii 88 e.n. și 100 e.n., deci în numai doisprezece ani, ei au înălțat podul peste Tago, la Alcantaro, la 65 metri deasupra apei, fiind cel mai înalt pod din lume la vremea respectivă. Construit în timpul împăratului Traian, de către Caius Iulius Lacer, podul are șase deschideri, iar pe pila centrală este așezat un impunător arc de triumf. Expresia „Toate drumurile duc la Roma", care a ajuns pînă la noi, se referă, desigur, la cei 800 000 de kilometri cît măsurau drumurile care străbăteau întregul imperiu, legînd capitala Roma cu toate provinciile și localitățile țării. Pe o asemenea lungime a drumurilor, erau necesare, firește, și nenumărate poduri și viaducte. Dintre acestea, șaizeci sînt considerate a fi cele mai remarcabile. Jumătate din ele se aflau în Peninsula Italică, iar cealaltă jumătate în imperiul colonial. Între ele, la loc de cinste se numără și podul de la Drobeta-Tr. Severin. El a fost construit tot din porunca împăratului Traian, după primul război dacic, în anii 104—105 era noastră. Cu concepția și conducerea lucrărilor a fost însărcinat Apollodor din Damasc.

Apollodor a construit aici cel mai mare pod de lemn din imperiu. Avea douăzeci și una de deschideri, cu douăzeci de pile și două culee. Grosimea unei pile ajunsese la optsprezece metri, iar lumina între pile era de treizeci și trei de metri. De la un capăt la altul, podul măsura o mie șaptezeci și unu de metri. Soluțiile tehnice promovate de arhitect erau dintre cele mai îndrăznețe, el realizînd suprastructura din arce concentrice de lemn de stejar, pe care rezema calea alcătuită tot din grinzi de stejar. Podul se termina la ambele capete de pe cele două maluri cu două portaluri impunătoare și fortificațiile corespun-

zătoare. S-a presupus că podul ar fi fost incendiat și distrus în anii retragerii legiunilor lui Marcus Aurelianus din Dacia, 274—275, dar nu există nici o dovadă în acest sens. Specialiștii consideră că, întrucît pilele podului blocau albia Dunării pe mai mult de o treime, ar fi fost posibil ca el să fie distrus de o mare viitură.

După căderea Imperiului roman, însă, vreme de patru-cinci secole la rînd, nu s-au mai construit poduri importante. Obscurul Ev mediu nu stimulase prea mult acest gen de creație. Primele poduri medievale ale secolelor XI—XIII sînt opera unor clerici. E și firesc, pentru că ei erau depozitarii secretelor științifice, moștenite din cele mai vechi timpuri și pe care le păzeau cu strășnicie, pentru că aceste secrete le asigurau în bună măsură puterea și influența asupra gloatei analfabete. Dintre cele mai de seamă poduri ale acelei perioade, notăm podul Saint Bénezét, peste rîul Rhone, la Avignon, la care s-a lucrat între anii 1177 și 1187, sub conducerea călugărului Bénezét, și vechiul pod al Londrei, peste Tamisa, a cărui construcție a durat din anul 1176, pînă în anul 1209. Bineînțeles, arhitectul său, călugărul Peter of Colechurch, n-a apucat să-l vadă terminat, ca și Bénezét, dealtfel. Bine cel puțin că Colechurch își doarme somnul de veci în capela construită pe pod. La început, podul suporta doar această singură construcție — capela. Mai tîrziu, s-au construit pe el mai bine de o sută de clădiri, majoritatea prăvălii, ba chiar și o moară, care folosea viteza mare a apei ce curgea pe sub pod. El a rezistat șase sute de ani și își încheie istoria în 1831, cînd s-a pus temelia unui nou pod.

Genialii constructori de poduri s-au ridicat și dintre țărani. Doi dintre ei au rămas ca puncte de reper în Evul mediu. Este vorba de frații Johanes și Franz Ulrich Grubenmann din satul elvețian Teufen. Ei au construit,

între anii 1755 și 1766, trei poduri de lemn cu performanțe tehnice ce depășeau cu mult nivelul timpului lor.

În 1766, edilii orașului Schaffhausen îl cheamă pe Ulrich, pentru a perfecta execuția unui pod peste Rin. Tînărul dulgher s-a înfuriat, însă, de la primele discuții, deoarece mai-marii orașului îl tratau cu superioritate, și, în cele din urmă, le-a trîntit ușa în nas, justificîndu-se : „Proștii m-au chemat să-mi spună cum ar trebui să construiesc podul și nu m-au întrebat cum aș vrea eu să-l construiesc". Fiind cel mai apreciat constructor din împrejurimi, edilii n-au putut renunța la el și l-au rechemat peste cîtva timp, pentru a-l asculta. Dulgherul le aduce modelul, la scară redusă, a podului pe care ar vrea el să-l construiască la Schaffhausen : o structură pe arce, cu o deschidere de o sută treizeci de metri. Propunerea lui Ulrich li s-a părut edililor atît de îndrăzneață încît erau siguri că tînărul țăran vroia să-și bată joc de ei și l-au luat în zeflemea, spunîndu-i că o asemenea construcție nu va sta în picioare. „Ba va sta", le-a răspuns el și s-a așezat pe model, lăsîndu-se cu toată greutatea. „Dacă modelul mă ține pe mine, a mai adăugat el, atunci construcția în mărime naturală va ține și ea convoaie de căruțe."

Nu i-a putut convinge. Totuși, edilii l-au angajat, cu condiția să facă două deschideri în loc de una, cu prevederea unei pile în mijlocul Rinului. Deși supărat din caleafară de prostia lor, Grubenmann era mult prea tentat de această comandă și-a primit-o, propunîndu-și, însă, să-i păcălească pe edili. Sub aparența unui pod cu două deschideri, el a realizat podul după modelul lui, pe arce cu o singură deschidere de 130 de metri, simulînd doar rezemarea pe o pilă centrală.

Fratele său, Johannes, a construit un pod de lemn acoperit, peste Rin, la Reichenau, cu o remarcabilă deschidere de 80 de metri. Apoi, între 1764 și 1776, cei doi frați au construit, împreună, un pod asemănător cu o deschidere de 67 de metri peste Limmat, la Wattingen. Din păcate, aceste extraordinare creații ale geniului popular au căzut pradă războiului, doar la cîțiva ani de la terminarea lor. Au fost distruse de trupele lui Napoleon în 1799.

Spre sfîrșitul secolului al XVIII-lea se revine la podurile boltite, din zidărie, cele mai ilustrative pentru această evoluție a structurilor pe bolți fiind podurile construite de inginerul francez Jean Radolphe Perronet (1708—1794). Capodopera lui este, cu siguranță, podul de peste Sena, la Neuilly, și podul Concorde, tot peste Sena, la Paris. Apogeul în acest gen de poduri îl atinge compatriotul său, inginerul Paul Séjournée (1859—1938), cu viaductul Luxemburg, ce traversează valea rîului Pedrousse.

Încep să-și facă apariția acum, odată cu dezvoltarea siderurgiei, podurile metalice. Se pare că începuturile vin din China. Se știe, de pildă, că încă în anul 65 î.e.n., în provincia Iundu se construise un pod suspendat pe lanțuri din zale de fier forjat. Lanțurile erau fixate cu capetele în stîncile de pe malurile opuse, iar pe ele se desfășura o cale din dulapți de lemn. În anul 1706, pentru a reveni în secolul al XVIII-lea, tot în China se construiește peste valea Tatu, lîngă orașul Lutingchiao, „Orașul podului de fier", un pod suspendat pe nouă lanțuri din zale, realizate din bare de fier sudate la foc de mangal. El are o deschidere cu totul excepțională, de 100 de metri, și este în funcțiune și astăzi.

Era timpul să-și spună și americanii cuvîntul, dat fiind avîntul metalurgiei pe acest continent. Astfel, în

1776, maiștrii minieri John Wilkinson și Abraham Darbi, nepotul celui dintîi, încep construcția primului pod metalic din fontă peste rîul Severn, la Brosley.

În Europa, primul pod de acest gen a fost întins peste Streiegauer Wesser, la Lessau, în Silezia. După care, podurile metalice se părea că nu vor mai avea rivali. Ele aveau să împodobească, cu dantelăria, suplețea și arhitectura lor, marile capitale europene, mai bine de o sută de ani, constructorii nemaiîncercînd alte sisteme și genuri de poduri.

În a doua parte a secolului al XIX-lea, sînt redescoperite podurile suspendate, probă de înaltă competență inginerească. În 1855 specialistul american Roobling construiește primul pod de cale ferată suspendat peste Niagara, cu o deschidere incredibilă, de 75 de metri. Cu un an mai înainte, în 1854, în Franța se petrecuse un tragic accident cu o astfel de construcție. O companie formată din 483 de soldați trecea, în pas cadențat, podul suspendat peste Maine la Auge. Podul s-a prăbușit. Un număr de 226 de soldați și-au pierdut viața. De atunci, se știe că peste poduri nu se trece în cadență și comandanții ordonă *pas de voie*.

Dar accidentele nu descurajează pe nimeni. În 1929, la Detroit, în SUA, avea să se construiască, pe structuri suspendate, podul Ambasador, care deține recordul de deschidere.

Spre sfîrșitul secolului trecut, dar mai ales la începutul secolului nostru, construcția podurilor metalice este puternic concurată de cele concepute din beton armat. Primul de acest fel este realizat în arc de inginerul francez Monier, între 1875—1877. După primul război mondial, podurile de acest tip capătă o extindere tot mai mare, proprietățile mecanice ale noului material impu-

nîndu-l, cu autoritate. Se remarcă între acestea podul Plougastel din Franța, construit între anii 1926—1930, precum și podul Sandoe din Suedia, construit între anii 1943—1944, cu deschiderea bolții de 264 de metri. In 1937, la Leningrad se construiește podul Volodorski, pe grinzi Langer, cu deschiderea de 103 metri. Dar cercetările nu stau pe loc, apar noi descoperiri, noi soluții tehnice și materiale mult mai economicoase, mai productive. Așa a apărut betonul precomprimat, a cărui folosire permite sporirea considerabilă a deschiderilor la podul pe grinzi și cadre chiar pe arce. Inginerul francez Freyssinet a fost cel care a inaugurat trecerea la folosirea acestui nou material. El a permis și adoptarea unor noi procese tehnice, cum este acela pe grinzi continui și pe cadre. Prin acest procedeu tehnic s-a construit podul peste Rin, la Bendorf, în R. F. Germania, cu o deschidere record de 208 metri. În 1964, la cealaltă extremitate a globului, în Australia, se realiza, tot prin folosirea precomprimării, podul Sydney cu cea mai mare deschidere de pînă acum : 305 metri. În țara noastră, primele poduri din beton armat au fost construite sub conducerea lui Anghel Saligny și Elie Radu. Amploarea acestor construcții la noi s-a manifestat însă după 1948.

Construirea primului pod din beton precomprimat, între 1951—1953, la Strejești, peste rîul Mamu, era un început modest. El avea o deschidere de numai 18,40 metri. Dar, în anii următori, saltul a fost spectaculos. La Satu Mare, peste Someș, deschiderea podului realizat din beton precomprimat este de 120 metri. Au urmat apoi altele și altele : podul Prieteniei, podul Giurgeni-Vadu Oii, podul Grand din capitală. Iar acum, podurile aferente Canalului Dunăre-Marea Neagră.

Revenim la Cernavodă. Dacă Saligny ar vedea noul pod, ar fi mîndru de urmașii săi, acesta fiind cea mai

complexă construcție de acest gen din țara noastră și una dintre cele mai interesante de pe Dunăre. Este un pod mixt, pentru cale ferată la primul nivel și șosea la nivelul superior. În realizarea lui s-au folosit noutăți tehnice de ultimă oră, cum ar fi grinda continuă, pentru calea ferată și de cale dublă (pînă acum pentru fiecare linie se făcea o structură separată), care este mult mai economicoasă, și lucrul în ansamblu al întregii structuri, cu același efect economic, superior. Acest pod unicat s-a construit sub conducerea inginerilor Ion Ionescu și Nicolae Dumitrescu.

După treizeci de ani de proiectare în domeniul podurilor, Nicolae Dumitrescu se aliniază celor mai prestigioși ingineri români, constructori de poduri. Pasajul *Calea Prutului* din gara Galați, cu o lungime de 300 de metri și patru benzi de circulație, plus linie de tramvai, podul peste Mureș, la Cuci, primul la construcția căruia s-a folosit, la noi, betonul precomprimat, pasarela în sistem hobanat, de la Oradea, ca să amintim doar trei lucrări în premieră, din punctul de vedere al noutăților tehnice, realizate în România, proiectate de el, și tot ar avea cu ce să-și legitimeze autoritatea în specialitate. Contribuția lui la realizarea podului de la Giurgeni-Vadu Oii, ca proiectant de bază, iar în ultimii ani la podurile aferente canalului îi încununează strălucita carieră. După podul de la Cernavodă urmează, pe firul canalului, cel de la Medgidia, pe care Nicolae Dumitrescu l-a gîndit și l-a proiectat împreună cu inginerul Victor Popa. Ca noutate tehnică la această construcție, cei doi specialiști au abordat forma de rezistență în arc, cu tirant, ceea ce îi conferă un aspect și o eleganță aparte, dar și cu un cost redus. Podul de la Basarabi, conceput și proiectat de inginerul Alexandru Tănăsescu, împreună cu același Nicolae Dumitrescu, are și el o structură în arc cu tirant,

într-o solicitare spațială. Ca aspect arată cu totul altfel, pentru că așa s-a și urmărit de la bun început ; nici o lucrare de artă de pe traseul canalului să nu fie la fel.

Cu siguranță, însă, că cel mai impunător din suita podurilor de aici este cel de la Agigea, care, prin pilonul său central, în formă de A înalt de peste 100 de metri, își face cunoscută prezența, ca un far, de la mare distanță. Este podul de șosea cu cea mai mare deschidere de la noi din țară, 161,35 metri, cel de la Giurgeni are deschiderea de 160 de metri — construit în sistem hobanat. Aici, colaboratorul de bază al inginerului Nicolae Dumitrescu a fost inginerul Octavian Strîmbu. Lungimea totală a podului, cu cule cu tot, depășește 300 metri. Trecătorii îl privesc din goana mașinilor lor, îl admiră pentru stilul său elegant și modern, fără să bănuiască însă ce eforturi extraordinare au consumat la realizarea lui specialiștii și muncitorii. Pentru proiectanți, problema cea mai dificilă a fost definitivarea pilonului central, deoarece el este foarte înalt. Nu se mai făcuse așa ceva, și se cereau calcule extrem de precise și soluții tehnologice îndelung elaborate. De vîrful acestui „catarg" sînt ancorate *hobanele,* acele lungi și flexibile cabluri de oțel de înaltă rezistență, cele mai lungi dintre ele măsurînd 147 de metri și care reprezintă unul din elementele caracteristice ale acestei structuri. Pentru montarea lor s-a lucrat cu șase macarale dintre cele mai mari din țară.

Șeful lotului care a construit acest pod a fost tînărul inginer Aurel Clim. După absolvirea facultății a lucrat în proiectare. În 1977 a cerut să vină pe șantierul canalului. A condus lucrările la cîteva poduri mai mici, dar, înainte de a prelua execuția acestui pod de șosea, a fost șef de punct de lucru în apropiere, la construcția podului de cale ferată peste canal, în dreptul ecluzei Agigea, care face legătura între Constanța și Mangalia. Este și

acela un pod aparte. Are o lungime de 348 metri, cu zece deschideri, din care două de cîte 50 de metri în dreptul porților ecluzei, pentru a permite navigația vaselor cu gabaritele corespunzătoare. Să revin însă la podul de șosea, la care a lucrat inginerul Clim. Numai construcția pilonului central a durat un an de zile. S-au turnat în fundația lui 5 600 metri cubi de beton, mai mult decît este necesar la construcția a două blocuri cu zece etaje, iar în elevație, 1 900 metri cubi. Fiind o lucrare unicat — pod sistematic asimetric —, a antrenat fantezia creatoare, întreaga experiență, nu numai a inginerilor proiectanți, ci și a celor care l-au realizat efectiv, în teren. De altfel, numai prin strînsa colaborare dintre proiectanți și executanți, s-a putut realiza într-un timp atît de scurt și la un nivel calitativ atît de înalt.

Ca toate celelalte poduri, ca întregul canal — proiectate sub coordonarea inginerului Chiriac Avădanei, șef al acestui proiect complex — podul de șosea de la Agigea este opera unor constructori de toate vîrstele, de la proaspeții absolvenți ai școlilor profesionale, ai liceelor industriale sau ai facultăților, pînă la veteranii care se apropie de vîrsta pensionării. Între aceștia din urmă, este și maistrul Gheorghe Oprea, care a îndrumat construcția pilonului. El lucrează de treizeci de ani. Avea șaisprezece ani cînd a început viața de constructor, la Trustul regional de construcții locale Constanța. A participat la construcția podului „Curba mare“ și a pasajului „Baza tehnică“ din port. A participat apoi la construcția a două poduri la Köln, în R.F.G., și a două șosele în aceeași țară, în cadrul ARCOM-ului. Restul au fost lucrări mai mici, dar fiecare cu importanța ei. Iată, așadar, un alt erou în carne și oase, care poate fi luat oricînd ca prototip al unui personaj de film sau de roman.

Veteran al șantierelor țării este și inginerul Gheorghe Ordeanu. Pe cartea sa de muncă figurează podul de la Giurgeni-Vadu Oii, drumul Bicaz-Golu, podul peste Crișul Repede de la Oradea, jalonarea Canalului Dunăre-Marea Neagră. A împlinit șaizeci și unu de ani în ziua cînd se inaugura podul de șosea de la Agigea, la care lucrase. Nici nu-și putea dori o mai frumoasă marcare a zilei sale de naștere. Apoi inginerul Radu Zus, care a proiectat, pentru prima dată la noi, cofrajele cățărătoare-alunecătoare, fără de care nu s-ar fi construit pilonul central al podului; sau o mulțime de tineri, cum sînt Iordan Stancu macaragiul, care a ridicat hobanele, Nicolae Mazăre, Ion Tudor, Vasile Talpău, Ilie Purice, Aurel Brăiescu, care aici au învățat meseria de sudori și lăcătuși, învățînd de fapt meseria de constructor, care înseamnă incomparabil mai mult. Acești tineri, toată generația tînără a canalului reprezintă puntea noastră cu viitorul, certitudinea continuității tradiției noastre naționale, în construcția de drumuri, poduri și canale...

22

Comandantul șantierului, Nicolae Ivanov, privește îngîndurat planurile. Trebuie să găsească soluția cea mai bună... În frontul de lucru de la kilometrul 52 apa a fost evacuată din perimetrul de acțiune al excavatoarelor și autobasculantelor, iar izvoarele canalizate spre aval.

Are bine întipărit în minte fiecare metru de pămînt...

Undeva a mai rămas o baltă, care nu stînjenește munca în această fază de lucru. În fața ochilor îi apare peretele înalt și albicios, din cretă, al „dopului" ce trebuie străpuns în cel mai scurt timp. Dacă nu va fi tăiat în cel mult două săptămîni, se vor produce întîrzieri în lanț...

O liniște deplină a pus stăpînire peste întreaga zonă. Utilajele au fost retrase, constructorii s-au îndepărtat și ei. Doar prin văzduh zboară, îndreptîndu-se spre Deltă, cîrduri de păsări călătoare.

Privirile tuturor au rămas fixate pe peretele scrijelit de ghearele cupelor excavatoarelor. Imaginea parcă îngheață o secundă, fețele oamenilor par crispate de un efort uriaș.

Deodată se aude o explozie puternică, peretele sare în aer învăluit într-un nor de praf care întunecă pentru cîteva clipe frontul de lucru.

În fine, greul a trecut, un oftat de ușurare le scapă tinerilor brigadieri din piepturi, de parcă efortul lor colectiv ar fi izvorît explozia, ca un rîu strălucitor ce se ivește brusc de sub o perdea de ceață și luminează cîmpia.

Treptat, cerul se limpezește, norul de praf se pierde în zare, risipit de vînt, ultimii bolovani mai zboară prin aer, prăbușindu-se într-un morman de rocă.

Tînărul Victor Manița, cu fața veselă și privirile ușor melancolice, și Dumitru Pavel au stat tot timpul în spatele lui Nicolae Ivanov, privind peste umerii lui explozia. Cînd acesta a pornit spre locul unde avusese loc explozia, au luat-o imediat după el.

Grupuri, grupuri, tinerii brigadieri veneau după ei, discutînd veseli, încordarea trecuse, peretele de cretă, care le bara drumul, nu mai exista, și ăsta era un motiv să se bucure și să comenteze cu voce tare, fiecare, ceea ce simțise în clipa exploziei și după aceea, cît cerul mai era ascuns privirilor de norul acela cenușiu de praf, din care cădeau bolovani...

— Cît zici c-a rupt, nea Pavele? a întrebat comandantul.

— Destul pentru a avea ce încărca vreo două săptămîni.

Între timp se apropiaseră de muntele de cretă fărîmițată, și Victor Manița, care se ținea aproape de comandant, a zis ca pentru sine, de parcă gîndea cu voce tare:

— Ehei, de-aș mai avea alături unul ca mine, zău dacă am avea ce face în zece zile!

Evident, avea o nuanță vădită de glumă în ton, și comandantul a zîmbit, așteptînd reacția lui nea Pavel. Cei doi erau cunoscuți în șantier. Nea Pavel îl învățase meserie pe Manița, îi fusese, ca să zicem așa, profesor și lucraseră împreună și pe alte șantiere. De o vreme, în-

vățăcelul se lua mereu la întrecere cu profesorul, și din această confruntare a lor avea toată lumea de cîștigat.

Comandantul aștepta răspunsul lui Pavel, dar a intervenit alt brigadier, un tînăr care avea umor și îi făcea pe toți să rîdă în cele mai apăsătoare situații, destinzînd atmosfera :

— Da, dar unde mai găsim noi unul ca tine ? îl ia acesta peste picior, dar de data asta nu rîde nimeni.

Nea Pavel îi aruncă celui ce vorbise o privire încruntată, apoi se întoarce spre Victor.

— Ce zici, puiule, eu sînt pe măsura ta ?

De data asta rîd cîțiva, amuzați de turnura pe care o luase discuția. Știau ei ce avea să urmeze. Dar rîsul lor nu era batjocoritor, dimpotrivă, semăna mai mult a destindere, îngrijorarea din sufletele lor dispăruse, ei !, păreau ei să spună, dacă intră în „joc" nea Pavel, în care avem toți încredere, înseamnă că se poate !, punem și noi, umărul, și...

Victor Manița s-a dat un pas înapoi și l-a privit pe nea Pavel mijindu-și ochii.

— Dacă mă uit bine la dumneata, a zis el, și luînd în considerare și faptul că mi-ai fost instructor, ba aș zice chiar mult mai mult, nu m-aș încumeta să neg că te consider pe aproape de valoarea mea...

În fine, și cei care nu înțelegeau sensul glumelor dintre cei doi au izbucnit în rîs. Comandantul îi privea cu multă căldură. Parcă nici nu se mai simțea nevoia să țină și el un discurs, să le explice brigadierilor cît de urgentă este lucrarea aceea — înlăturarea muntelui dărîmat —, care ținea în loc desfășurarea lucrărilor planificate la săparea canalului. Manița și nea Pavel, cu certurile, cu împunsăturile lor, aveau darul de a-i ambiționa și mobiliza pe colegii lor. Totuși, în linii mari, trebuia să le explice în ce constă importanța...

Dar nea Pavel, care rîdea încetișor, i-a captat atenția. Manița îi aștepta replica privind mîndru în jurul lui: „Ei, ce mai ziceți? părea el să spună. Ați mai văzut vreodată vreun excavatorist de valoarea mea, care să aibă curajul să-l înfrunte pe nea Pavel?"

— Văd, totuși, că ai o urmă de îndoială, a zis nea Pavel; și, ca să ștergem definitiv rezerva asta față de valoarea mea din capul tău bălai de moroșan, eu zic o vorbă: hai la întrecere! Cîștigă cel care încarcă mai multe mașini pînă la terminarea mormanului de rocă din albia canalului. Te prinzi?

Grupul de brigadieri din jurul celor doi a prins să murmure: „Oho! Așa mai zicem și noi!". Ardeau de nerăbdare să se apuce de treabă, îi ardeau palmele de nerăbdare. Șoferii așteptau parcă un semnal, ca să se repeadă la camioane și să se încoloneze la încărcare.

— Te-ai gîndit bine, nea Pavele? a zis, zîmbind, văzînd că sînt ascultați cu interes, Victor Manița. Gîndește-te că o să fii arătat cu degetul după aceea pe șantier: „Uite-l pe bătrînul Pavel, cel pe care l-a îngenuncheat fostul lui ucenic într-o întrecere pe viață și pe moarte..."

— O asemenea „rușine" ar fi pentru mine o mîndrie, puiule. Cine nu-și dorește să fie depășit de ucenicul lui? Înseamnă că am avut ce te învăța. Pe ce punem prinsoare?

— Pariu etrusc! decide Manița.

— Etrusc să fie, dacă zici tu, aprobă nea Pavel, dînd din umeri. Și să trecem la treabă, puiule. Nu avem prea mult timp la dispoziție.

Cei doi și-au strîns mîinile bărbătește, și au zîmbit privindu-se cu încredere. Amîndoi erau mîndri unul de celălalt: Manița — că bătrînul e tot tare, ca stînca, și nu se dă bătut cu una, cu două, nea Pavel — că ucenicul

lui cel mai isteț s-a maturizat și stăpînește ca nimeni altul meseria. Ce, e de colea să faci să danseze excavatorul — cum zice el, —, să nu te risipești în mișcări de prisos și nici să nu-l faci să-și dea duhul înainte de vreme ? !

Brigadierii s-au risipit imediat la mașini. Pavel și Manița s-au îndreptat spre excavatoarele lor. Nicolae Ivanov, înconjurat de cîțiva tineri și de ingineri, s-a îndreptat spre birouri. Trebuiau să refacă planul de lucru. Cine se aștepta să se dea peste un perete de cretă tocmai acolo și tocmai atunci cînd se grăbeau mai tare ? !

Pe drumurile șerpuitoare care leagă albia adîncă a canalului cu locurile unde se depozitează pămîntul excavat se încrucișează zeci de autobasculante uriașe. Pe tăblițele de înmatriculare se pot descifra indicativele județelor de unde au venit mașinile și șoferii-brigadieri : SV, MM, SB, CV, DJ, TL, CS, TM etc. Pe caroseriile pline de praf se poate citi : „FABRICAT LA IM MÎRȘA".

La o strangulare de cîteva clipe a circulației, doi șoferi discută aplecați pe geamurile deschise :

— Praf îl face pustiul.

— Eu cred mai degrabă c-or să-l părăsească puterile. Nu e copt pentru șantier. S-ar putea ca după două zile de întrecere să fie coborît pe brațe din cabină... Tu nu vezi ce cald e ? Arde tabla, nu poți să pui mîna pe ea.

Din spate, se aud claxoanele nerăbdătoare ale camioanelor din coloană.

— Mai vedem noi, zice celălalt șofer și ambalează motorul, demarînd. Se urnește greoi din loc, este încărcat cu rocă.

Cele două cupe ale excavatoarelor mușcă lacome din mormanul de rocă, apoi brațele lor se ridică cu o smucitură, se rotesc și își varsă încărcătura în caroseria autobasculantelor ce s-au înșirat la rînd, în spatele lor.

Șoferii îi privesc atenți pe cei doi excavatoriști. Pe fețele lor se disting trăiri diferite.

Victor Manița e încordat ca un arc, strînge puternic în pumni manetele de comandă. „Trebuie să iau de la început un avans, fie el cît de mic. Să-mi fac o rezervă..."

Pe fața bătrînului (bătrîn față de cei douăzeci de ani ai lui Manița, fiindcă nu are mai mult de cincizeci și ceva de ani), pe fața lui, deci, se citește calmul desăvîrșit. Gesturile îi sînt aproape mecanice, calculate. Parcă a și uitat că se află în concurs.

Odată încărcate, uriașele autobasculante demarează spre depozitele de pămînt. Șoferii celor două coloane de mașini aliniate în spatele excavatoarelor se angajează la rîndul lor în întrecere, solidari cu cei doi mecanici.

Din albia canalului mașinile încărcate ies pe mal, angajîndu-se pe drumul improvizat spre depozitul de pămînt.

La mijlocul drumului se află o gheretă de pontaj. În dreptul căreia oprește pentru cîteva secunde fiecare mașină.

Șoferii, fără să coboare, întind foaia de parcurs prin geamul gheretei, unde e o tînără frumoasă foc — după cum zic ei —, brunetă, cu ochii migdalați, cu dinții albi și strălucitori, în care rîde soarele dimineața.

Nela Ionașcu aplică o ștampilă, rupe un cupon și înscrie în registrul din fața ei un număr.

Obișnuita evidență a curselor se complică însă din această dimineață. Odată cu înscrierea foii de parcurs, ea

va trebui să țină și evidența întrecerii dintre cei doi. Fiecare șofer îi spune zîmbind :

— Victor !

— Pavel !

— Victor !

— Pavel !

Și așa se scurg mașinile, conduse de șoferii veseli, care îi zîmbesc frumos, unele după altele, iar Nela, care este „arbitrul" întrecerii, pasionată de joc, notează conștiincioasă fiecare cursă.

E o fată frumoasă, creolă, cu ochi negri, în care parcă s-a cuibărit noaptea, cu toate stelele de pe cer, și pe care șoferii o sorb din priviri.

— Facem deseară o plimbare pe faleză, frumoaso ?

— Azi n-am timp, poate la anu.

— Te invit la cină, diseară...

— Mulțumesc, dar seara beau doar un ceai...

Nela nu se supără niciodată pe băieți. Le place să glumească —, cine o să-i condamne pentru atîta lucru ? Și, apoi, sînt băieți de treabă.

Din cînd în cînd ea privește spre frontul de lucru, acolo unde se desfășoară întrecerea.

Siluetele celor doi mastodonți abia se disting din norul de praf care se ridică în aer, dar ea îi ghicește acolo, în cabinele încinse de căldură, pe cei doi excavatoriști, care nu s-ar opri să se odihnească pentru nimic în lume. Este o întrecere bărbătească, își spune ea zîmbind, și pentru o clipă închide ochii, visătoare, și zîmbește. Cine ar putea să spună spre ce îi zboară ei gîndurile în clipa asta, sau la cine ?

Soarele s-a ridicat sus spre amiază. E deosebit de cald și de-a lungul canalului persistă un nor de praf portocaliu, în care nici păsările nu se încumetă să înoate.

Nela își șterge transpirația de pe frunte și mai numără o dată cursele fiecăruia, notate în dreptul inițialelor „M“ și „P“. Cîte un șofer vrea să afle rezultatul, dar ea zîmbește misterioasă și nu vrea să-i spună cine e în frunte. „E mai bine așa, se gîndește ea. O să le comunic rezultatul la sfîrșit...“

E atît de cald, încît, atunci cînd închide ochii, i se pare că simte pe frunte briza mării, și ar vrea să se arunce în valurile parfumate și răcoroase, și să înoate, să înoate, să se piardă printre bancurile de pești argintii care i se tot lovesc de glezne. Dar apoi deschide ochii și visul se spulberă. Poate nimeni de pe acest șantier nu iubește marea cum o iubește ea, cea care s-a născut pe malul mării și care primii pași, cînd a învățat să meargă, i-a făcut prin mare.

Ce poate fi mai minunat, într-o zi cu soare fierbinte, decît să te scalzi într-un golf pustiu, nevăzută de nimeni, să pășești înfiorată în valurile transparente și să tresari de cîte ori vreun val mai îndrăzneț se repede să-ți muște gleznele presărate cu nisipul fin și auriu, coapsele și șoldurile, și să te lași sfîrtecată în mii de bucăți de stropii argintii ce se risipesc din valurile fioroase sparte în stîncile de la mal ?

Nela visează așa cum visează toate fiicele Dobrogei cu pielea catifelată și arămie, cu ochii mari și migdalați, care iubesc marea și soarele mai mult decît orice pe lume. De unde să știe șoferii, cei mai mulți de la șes sau de la munte, ce este în sufletul ei ? Unii o invită la plimbare noaptea pe malul mării, dar ei nu-i place noaptea, numai ziua, cu soarele ei orbitor... Alții o invită să ia masa împreună. Dar ei nu-i place să ia masa cu nu știu cine, îi place să viseze, de aceea îi privește zîmbind cu neîncredere.

Pînă acum nici unul dintre ei nu i-a spus: „Frumoaso, hai să visăm împreună pe malul mării...“

Altă mașină a oprit în dreptul gheretei ei, unde este totuși umbră și puțină răcoare, și un șofer mustăcios îi întinde foaia de parcurs.

— Pavel sau Victor?

— Ei, ei, ei, mai aveți răbdare, îi spune Nela și rîde.

Șoferul îi face cu ochiul și fluieră admirativ, apoi demarează în viteză. El e din coloana lui Victor. Uite cum aleargă, ca să-l întreacă, unul din coloana lui nea Pavel. „Dă-i gaz, băiete!“

Înaintarea în mormanul rocilor dizlocate nu se observă încă prea bine. Degajările celor doi „concurenți“ par să fie egale. Se apropie ora mesei de prînz, se vede asta din nerăbdarea cu care șoferii își privesc din ce în ce mai des ceasurile de la mîini.

Numai Victor și nea Pavel nu au timp să se uite la ceas. Ei manevrează de zor manetele excavatoarelor, înfig cupele în mormanul de cretă, apoi, dintr-o smucitură, le ridică în aer și le poartă pînă deasupra camioanelor, unde le deșartă. O cupă, altă cupă — și camionul pleacă turtit de greutate. Altul îi ia locul imediat...

O vreme, Manița își însemnase pe o bucată de hîrtie numărul mașinilor încărcate, dar s-a lăsat repede păgubaș. Din cauza concentrării asupra comenzilor, se încurcase la numărătoare. Mai tîrziu îl rugase pe un șofer s-o întrebe pe Nela „cum stă el“. Șoferul s-a întors și s-a cocoțat în cabină lîngă el. Motorul excavatorului uruia tare, așa că a trebuit să-i strige la ureche:

— Nu vrea, afurisita, să-mi spună. Cică la sfîrșit...

— Spune-i c-am să-i mănînc urechile, a urlat și Victor.

— Numai să poți, i-a răspuns zîmbind șoferul, și a coborît. Șirul de mașini se urnise și îi venea și lui rîndul la încărcat.

În fine, ora mesei. Ultimii șoferi se întorc cu mașinile goale, le aliniază după celelalte și pleacă spre cantină.

Pe șantier se așterne liniștea. Au tăcut și excavatoarele, cu cupele trîntite ca pe niște obiecte neputincioase pe mormanul de rocă albă, sfărîmicioasă.

Încet-încet, vîntul împrăștie valurile de praf și aerul se limpezește. Parcă s-a și mai răcorit puțin...

Victor Manița a rămas încremenit în cabină. Își aprinde o țigară și trage însetat un fum amărui.

Nea Pavel a coborît din excavator. Se scutură de praf.

— Gata, puiule, mergem să mîncăm...

Victor vrea să se ridice și el, dar picioarele nu-l mai ascultă. Simte că febra musculară a pus stăpînire pe el. Zîmbește jenat. Îi este teamă că bătrînul o să rîdă de el. Zice, încercînd să zîmbească :

— Nu vin, nea Pavele. Mi-a căzut un contact electric și trebuie să-l...

— Nu se poate, Victore. Trebuie să mănînci. Te-așteaptă o după-amiază grea.

— O să aibă Nela grijă de mine. Am rugat-o să-mi aducă ea mîncarea aici.

— Atunci e-n ordine, poftă bună, zice bătrînul și se îndepărtează mergînd țeapăn, abia îndoind genunchii.

Manița îl urmărește cu privirile pline de admirație : „E grozav, meșterul, m-a dat gata...“

Bătrînul s-a urcat într-un camion, care l-a așteptat, și cînd au oprit în dreptul gheretei de pontaj, i-a spus fetei :

— Auzi, Nelo ! Vezi că este colo, în excavatorul ăla, un băiat care a cam înțepenit de oboseală. Poate ai tu grijă de el.

— Am, nea Pavele, spune fata serioasă, numai ochii îi rid veseli, plini de lumina tainică pe care o răspîndesc stelele noaptea.

În fine, Victor a simțit că îi circulă iar sîngele prin trup. Poate de vină o fi Nela, care se îndreaptă spre el, mergînd repede, cu sufertașul în mînă. „Cum o să mă vadă zăcînd țeapăn aici ?"

Sare din cabină și face cîteva mișcări de dezmorțire. Parcă se simte mai bine. Ia o pătură, o așterne în umbra excavatorului și se așează pe ea.

Nela, care a ajuns lîngă el, stă în genunchi și îi aranjează masa improvizată.

El e la cîțiva centimetri de ea, și ar putea să întindă mîna și să-i mîngîie obrazul. Dar n-o face. Nu-și poate explica de ce n-a îndrăznit. Altădată, în altă împrejurare, ar fi făcut-o. Dar acum, nu... Poate și din cauză că ea nu și-a ridicat privirile spre el. I-a pus mîncarea în față și acum stă cu mîinile în poală, tot așa, în genunchi, și așteaptă tăcută. Parcă nici n-ar fi prezentă acolo, lîngă el, ci gîndurile i-ar zbura cine știe unde...

Victor mănîncă în tăcere, apoi după ce termină (parcă nu prea i-a fost foame, s-a săturat repede !), își aprinde o țigară.

Nela strînge tăcută sufertașul, apoi se ridică, și părul ei negru, adunat la ceafă, i se desprinde și îi curge pe umeri ca o ploaie, pe umerii ei rotunzi și frumoși...

Victor o privește de jos în sus și așteaptă. Ce așteaptă? își spune el. Ar trebui, de fapt, să-i mulțumească pentru... dar nu poate. Simte că e mai bine așa, să tacă.

Nela, cu sufertașul în mînă, privește acum pe deasupra lui spre excavator. „Ce-o fi în mintea lui?", se întreabă fata. Îi e o milă grozavă de el, îi simte trupul fărîmițat de oboseală.

Zîmbește și își pleacă privirile spre el. A închis ochii. Poate a adormit... Se apleacă și îl mîngîie încet pe păr, aproape că nici nu-l atinge cu palma. Simte cum îi zvîcnesc tîmplele, cu putere. Apoi se răsucește pe călcîie și pleacă pășind încet, ca să nu-l trezească. „Un sfert de oră de somn o să-l remonteze", își spune ea.

Victor Manița deschide încet ochii. O vede cum pășește cu grijă, nici nu se aude cum calcă, parcă plutește, și îi vine să tragă un chiot de bucurie... Sare în picioare și își pune mîinile în șolduri. „Praf îl fac pe nea Pavel!"

Nela s-a întors și privește în urmă. Ochii lor își împreună pentru o secundă privirile. Apoi ea pleacă și parcă plutește. Nici nu mai vede pe unde calcă... Parcă s-ar scufunda în apa răcoroasă a mării...

A doua zi, în sala de consiliu a Centralei Canal Dunăre-Marea Neagră, se discută graficele de execuție de la diversele obiective ale șantierului.

— În zidul de sprijin de la kilometrul 50 s-au turnat azi-noapte 215 metri cubi de beton hidraulic, raportează cineva din sală. Betoniera de la ecluza Cernavodă n-a lucrat între orele 19 și 23 fiindcă s-a întrerupt curentul electric... S-a terminat turnarea platformei la turnul de control al ecluzei de la noul port Constanța-Sud

Agigea... Este mult rămasă în urmă excavația de la kilometrul 52. Dacă „dopul" nu este străpuns în cel mult două săptămîni...

— Cam cît e de lucru acolo, în condiții normale?

— Vreo trei-patru săptămîni, și trebuie să se termine în două... doar în două...

— I-auzi, Victore... Dacă pînă joia ailaltă nu trecem „dincolo", se aruncă în spatele nostru întîrzierea predării frontului de lucru către betoniști...

Discutau după pauza de prînz, în fața cantinei. Brigadierii își aprindeau cîte o țigară, mai înainte de a se duce la mașini, să pornească motoarele...

Victor Manița a privit vesel în jur. Îi lua martori pe brigadieri la ceea ce voia el să spună.

— În privința asta, nea Pavele, eu n-am nici o îndoială. Dumneata să te ții bine!

Brigadierii au rîs.

— Cum adică Așa vorbești cu mine, după ce ți-am pus maneta în mînă?

Brigadierii își dădeau coate. „Fiți atenți, s-a înfuriat bătrînul. Acuma să te ții...!"

— Scăpai și eu o vorbă, nea Pavele. Doar mata ziceai că buna-dispoziție mărește productivitatea muncii...

— Așa, zice Pavel, și eu care credeam că te ții de glume, dar văd că tu vorbești serios...

Victor Manița n-a înțeles ce-a vrut să spună bătrînul. Și după ce s-a apucat de treabă, încă mai auzea în urechi cuvintele lui...

Deodată, „fierătania" — cum o alinta el — a scrîșnit, și a mai tremurat de cîteva ori. Cupa a rămas neputincioasă înfiptă în roca albicioasă, din care ieșea praful.

Nea Pavel îi aruncă din cabina lui o privire scurtă, apoi, văzîndu-l pe Manița că se duce în cabina motoarelor, oprește excavatorul și coboară.

— Ce e, nea Pavele? zice un șofer. S-a stricat magaoaia?

Șoferii opresc și ei motoarele și coboară din cabine. Se strîng grupuri-grupuri, cîte doi-trei, și discută despre întrecere.

— Bă, da fraier mai e bătrînul, zice unul. Avea acu' ocazia să-l bată măr pe Manița...

Cîțiva rîd și ridică din umeri: „Unii pricep, unii nu..."

Pavel s-a urcat lîngă Victor.

— Care-i baiul, mă?

— Baiul e că dumneata trebuia să continui, nu să...

— Lasă asta... Ia dă-te la o parte, pușiule...

Manița orbecăia cu mîinile printre conducte și manete.

În spatele excavatoarelor care „tac" coloanele de mașini s-au lungit pe zeci de metri.

Șoferii scutură scrumul țigărilor cu unghia, ca niște filozofi atoateștiutori, și își dau cu părerea:

— Pare-mi-se că excavatorul lui Manița a mîncat nisip...

— Nu-i strică și lui o lecție...

— Apăi... noi cam stăm, după cum bag de seamă...

— Bă, da' tu ai spirit de observație, neamule, nu așa...

— Apoi, vezi mata, eu sînt de părere că...

Vocile lor răzbat pînă la Manița.

— Lasă, nea Pavele, zice el nervos. Du-te dumneata și...

Dar și alte voci se fac auzite:

— Auzi, mă Victore, că tocmai voiam să te întreb aseară, da' nu te-am mai văzut. Ce mai cauți pe șantier? Parcă ți se terminase detașarea...

— Am mai cerut eu să lucrez... Nu m-a răbdat inima să vă las la greu, fraților...

Băieții rîd, fac haz, dau sfaturi, unii tac posomoriți, calculînd cît au dat ei înapoi cu staționarea asta inutilă și... da, și absurdă... De ce să se strice excavatorul ăla afurisit tocmai cînd ai treabă? De ce nu se defectează, mama lui!, duminica?

Deodată excavatorul lui Manița prinde glas. Brațul cu cupa plină urcă și coboară ritmic.

Victor își șterge fața transpirată. „Cum să-ți mulțumesc, nea Pavele?", ar vrea el să spună, chiar a vrut să-i zică vorbele astea, dar bătrînul l-a repezit: „Ce stai? Ce te uiți la mine, nu mă mai cunoști?"

Nea Pavel, din cabina lui, îi face semn cu mîna. Îi arată ceva în stînga... Da, parcă acum vede și el... O siluetă cunoscută pe cărare...

Nela îi face semne de departe, dar cînd ajunge lîngă excavatoare, se urcă mai întîi la nea Pavel.

— Stimulentul! zice ea și îi umple cana cu cafea fierbinte și aromată. Apoi se duce la Victor. Șoferii fluieră admirativ.

— Trebuia să vii mai întîi la mine, spune, prefăcîndu-se supărat, Victor Manița.

— Mai întîi la tine o să vin, șoptește ea; toată viața, Victore...

Și, în ciuda zgomotului asurzitor pe care îl face motorul turat al excavatorului, Victor o aude. Poate ea nici n-a pronunțat cuvintele, ci doar le-a gîndit.

Nela îi întinde cana cu cafea și îi zîmbește. „Ochii ei sînt negri ca noaptea", își spune el cuprins de emoție și

întinde încet mîna spre umărul ei, și ea nu se ferește, așteaptă, cu răbdare așteaptă, cu sfiiciune, cu dragoste...

Manița face să tremure excavatorul în pumnii săi. De unul singur, în clipa asta, ar putea răsturna munții. Camioanele pleacă strivite de povara aruncată de Manița în basculele lor.

Cu regret, fiindcă o cere următoarea manevră, Victor își ia mîna de pe umărul ei, și Nela zîmbește. Ochii ei parcă i-ar întoarce mîngîierea. Cuvintele de pe buzele lor se pierd în huruitul motoarelor ca niște fluturi atrași de miracolul strălucitor al flăcărilor...

Apoi ea coboară, și nea Pavel îi face semn cu mîna.

Manița se apleacă pe manete. Parcă nu-l mai doare atît de tare spatele. Nici măcar nu mai simte durerea. In căușul palmei i-a rămas căldura umărului ei tare ca un fruct...

Bucătarul șantierului a ieșit afară și s-a rezemat cu umărul de peretele barăcii, la umbră. Comandantul îl vede și vine la el.

— Ce s-a întîmplat ? zice el.

— Păi, mă gîndesc să fac și eu ceva pentru întrecerea asta, tovarășe Ivanov...

— Singurul lucru pe care-l poți face dumneata e o mîncare bună...

Bucătarul rîde.

— Păi, la asta mă gîndeam și eu... Numai că mi-a venit ideea să fac un tort pentru cîștigător... Așa, un excavator din zahăr și frișcă...

— Merită, zice comandantul și pleacă zîmbind.

E de-a dreptul copleșit de abnegația cu care muncesc tinerii ăștia. Uite, acum, și bucătarul... s-a molipsit și el... te pomenești că lasă polonicul și fuge la exca-

vații... Asta ne mai lipsea... Frontul de lucru trebuie să aibă spatele acoperit...

„Trec zilele, trec", își spune nea Pavel. Face aceleași gesturi ca la începutul întrecerii : calme, măsurate... „De ce să te epuizezi inutil ? Muncim și cu mintea, nu numai cu brațele... Victore, Victore, ia-o mai încet, băiatule..."

Într-o scurtă pauză își unge mîinile cu alifie, le înfășoară într-un tifon și își pune mănușile de protecție. Mîinile lui mari și pline de răni...

Își amintește : Bumbești-Livezeni... Bicaz... Argeș... Lotru... Tîrgoviște... și acum la Canal... Pe aici or să treacă într-o zi vapoarele... Parcă le și vede, mari, frumoase, strălucitoare.

Uite-l și pe bietul Manița ! Are ochii încercănați de nesomn. De oboseală nici nu poate adormi. Nici el... Stau amîndoi, în tăcere, privesc cerul, stelele, și fumează pînă tîrziu...

„Și totuși, îl dăm gata, se gîndește bătrînul. Mîine la prînz îl terminăm..." Se și gîndește la clipa în care o să se așeze pe pămînt — mîine ! — ca să se convingă că mai este întreg și nu a fost rupt în bucățele de atîtea zguduituri...

Excavatoarele merg ca unse... simt și ele că cei care le chinuiesc de dimineață pînă seara nu sînt oameni răi. Cine le îngrijește ? Cine le schimbă uleiul la timp și le face reviziile ?

Dintr-un „Aro" coboară mai multe persoane. Nicolae Ivanov e printre ei, le dă explicații.

— De necrezut, zice unul din vizitatori și își scoate uimit casca de protecție din cap. Nu credeam una ca asta, dacă nu vedeam... Păi, voi terminați în două, trei zile...

— Miine pe la prînz ! zice, mîndru, Nicolae Ivanov, și șoferii din jur, care au auzit discuția, trag un chiuit victorios.

Vizitatorul (probabil că un reprezentant din conducerea șantierului, sau un ziarist de la București) îi strînge mîna cu entuziasm lui Nicolae Ivanov.

„Ultima zi", își spune comandantul, și se urcă în „Aro". Bucătarul s-a și instalat cu tortul în brațe. Arde de nerăbdare să-și etaleze opera... un excavator uriaș din zahăr ars și frișcă și cine știe ce-a mai pus el acolo, de seamănă cu unul adevărat, să-ți lingi degetele, nu alta...

Șoferul „Aro"-ului se întoarce spre bucătar.

— Auzi, nea... lasă-mă să rup și eu o roată...

— Ia mîna, rîde bucătarul. Ție o să-ți fac într-o zi o manivelă din ciocolată, să te saturi.

Nicolae Ivanov zîmbește și el. Are haz, bucătarul...

— Pornește ! îi spune șoferului, dar acesta mai stă.

— S-o luăm și pe Nela, șoptește el.

Fata se apropie în fugă. În mînă are registrul în care stă scris cîștigătorul.

Cînd ajung la frontul de lucru, „dopul" nu mai este. Nici urmă de el. Și nu-i nici măcar prînzul, e abia unsprezece și jumătate...

Excavatoarele, în fine, se odihnesc și ele. Nea Pavel și Victor Manița s-au așezat la umbra unui camion și fumează. În jurul lor s-au adunat șoferii, care vor să le strîngă mîinile.

— Bă, fraților, sînteți grozavi, bă...

Deodată văd „Aro"-ul și se întorc spre el. Îl primesc cu simpatie pe Nicolae Ivanov.

— Tot meritul e-al vostru, zice acesta apropiindu-se. Și mai ales al lor...

Bucătarul își scoate ușurel tortul din mașină, ajutat de șoferul pofticios. „O să-i fac totuși o manivelă de ciocolată, că e băiat bun, m-a adus încet, n-am strivit excavatorul."

Nela, care a alergat spre Victor și spre nea Pavel, s-a împiedicat de-o piatră și caietul cu evidența întrecerii a căzut în băltoaca din apropiere. Caietul s-a și dus la fundul apei, de parcă ar fi fost de piatră. Și, culmea, în loc să se supere, fata a izbucnit în hohote de rîs. Imediat s-au molipsit și ceilalți. Numai Victor Manița și Dumitru Pavel stau gravi. Parcă mai au ei puterea să rîdă ca ceilalți... Abia de reușesc să ducă țigările la gură.

Bucătarul se apropie de cei doi și, fiindcă nimeni nu zice nimic, spune tare :

— Și acuma, acest tort îi este dăruit cîștigătorului acestei originale întreceri, tovarășului...

Brigadierii îl înconjoară veseli. Bucătarul îl privește neputincios pe Nicolae Ivanov.

— N-ai văzut !, zice acesta. Nu știm cine e cîștigătorul, caietul a căzut în apă...

— Atuncea, strigă bucătarul, acest tort îi este dăruit cîștigătorului acestei întreceri, tovarășului Dumitru Pavel Victor Manița, că eu unul n-am mai văzut oameni ca el...

Urale de bucurie izbucnesc din piepturile tinerilor brigadieri.

Nela Ionașcu s-a apropiat de Victor și l-a prins cu delicatețe de mînă. Acesta o privește lung, și parcă ar vrea să-i spună ceva, dar la ce mai sînt bune cuvintele, cînd mîinile lor s-au lipit una de alta, și nimeni n-o să le mai poată dezlipi vreodată...

— Auzi, Victore, îi șoptește nea Pavel. Tot tu ai cîștigat, băiatule. Fata asta n-a vrut să mă umilească în fața puștilor...

— Lasă, nea Pavele, că știu eu, zice Manița. Cum o să te întrec eu pe dumneata ?

Bătrînul zîmbește. Adevărul e cel pe care i l-a spus el. Îl știe de la fata asta cu ochii ca noaptea, care îi este tare dragă... Și cu toate c-a fost învins, e tare mîndru. Doar l-a învins cel mai bun ucenic al lui... Victor Manița !

O sărbătoare încropită ad-hoc s-a încins în albia canalului. Tortul e tăiat în bucățele mici, ca să ajungă la toată lumea.

— Auzi, Victore ? Ai uitat să-mi spui ce înseamnă „pariu etrusc"...

Dar Victor o luase de mînă pe Nela și plecase cu ea, pe jos, spre mare, ca să viseze împreună și să privească stelele de pe cer oglindite în ochii ei negri ca noaptea...

23

Sîmbătă 26 mai 1984. O zi cu soare puternic. În lanurile de grîu care se întind între Dunăre și mare și-au deschis corola macii purpurii. Berzele și pescărușii planează netulburat, jos de tot, în aerul dimineții, surprinși parcă de liniștea neobișnuită ce s-a așternut în inima Dobrogei. Vibrațiile șantierului au încetat cu totul. Nici o explozie, nici un pîrîit de motor, nici un scrîșnet de metal în încleștare cu roca nu se mai aude. Epopeea construcției canalului s-a încheiat. A sosit clipa inaugurării. Presa vremii consemnează :

„...Cernavodă, kilometru zero al canalului, unde o parte din apele fluviului părăsesc albia milenară pentru a întîlni la capătul unui drum de numai 64,2 kilometri Marea Neagră. Aici, pe platforma noului port Cernavodă, s-au adunat mii de constructori, proiectanți, cercetători, alți specialiști, care au participat la realizarea acestei grandioase lucrări, precum și locuitori ai satelor și orașelor dobrogene care vor beneficia nemijlocit de roadele schimbărilor aduse cu sine de realizarea canalului."

S-au creat condiții pentru irigarea a 220 mii hectare de teren agricol, noi locuri de muncă și noi profesii tehnice în sistemul de exploatare și întreținere a canalului și instalațiilor sale.

„...Este ora 8,30. Elicopterul prezidențial aterizează. Răsună puternice și prelungi urale, aplauze și ovații... În cinstea sosirii tovarășului Nicolae Ceaușescu se află aliniată o gardă alcătuită din ostași ai marinei militare, membri ai gărzilor patriotice și detașamentelor de pregătire a tineretului pentru apărarea patriei, care prezintă onorul. Este intonat Imnul de Stat al Republicii Socialiste România. De pe navele flotilei militare de Dunăre, ancorate la danele portului — care în această zi au arborat la catarg, în onoarea președintelui Republicii, marele pavoaz — răsună prelung sirenele."

Era o sărbătoare dintr-un șir de sărbători similare care au marcat anii construcției socialiste și, desigur, cea mai mare dintre toate.

„...Tovarășul Nicolae Ceaușescu, tovarășa Elena Ceaușescu se îmbarcă apoi pe nava LANCEA. După cîteva minute nava se oprește la punctul de intrare pe magistrala albastră, locul unde hărțile consemnează kilometrul zero. Este ora 8,47. Un moment ce intră în istorie : tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Republicii Socialiste România, în uralele și aclamațiile zecilor de mii de oameni, prezenți de o parte și de alta, pe malurile apei, taie panglica întinsă pe lățimea albiei canalului, inaugurînd astfel această cale navigabilă națională de semnificație internațională. Răsună solemn acordurile Imnului de Stat al Republicii Socialiste România. Se trag 21 salve de tun. Se aud sirenele de pe vasele militare aflate pe Dunăre.

Din această clipă canalul este deschis navigației.

Dacă panglicile inaugurale tăiate de președintele Nicolae Ceaușescu în mai puțin de două decenii, marcînd intrarea în circuitul valorilor și bogățiilor naționale, create în acest răstimp de poporul român, a unor mari

edificii industriale și social-culturale, ar fi puse cap la cap, ele ar putea înconjura hotarele țării. Pentru că nu a existat colț de țară în care să nu fi avut loc, în acest răstimp, măcar o inaugurare care să nu fi intrat în istoria locurilor și în memoria oamenilor.

„...Escortată de vedete militare rapide, nava, la bordul căreia se află președintele României, parcurge primele sute de metri pe lungimea canalului... Nava prezidențială se apropie de eleganta acoladă a podului de la kilometrul 24, aflat în orașul Medgidia, al doilea centru economic și social al județului... Pe o hartă a Dobrogei, fixată în parapetul de piatră al malului, deasupra căreia se află portretul tovarășului Nicolae Ceaușescu, încadrat de drapelele partidului și statului, este trasat noul drum al Dunării către mare...

Kilometrul 39. Tovarășul Nicolae Ceaușescu se reîntîlnește cu bravul detașament al militarilor, cu geniști, infanteriști, vînători de munte, artileriști, tanchiști și marinari... Secretarului general al partidului i se raportează de către generalul locotenent Constantin Antoniu că armata și-a îndeplinit misiunea primită din partea comandantului suprem în realizarea canalului Dunăre-Marea Neagră."

Ostașii-artificieri, ostașii-excavatoriști, ostașii-buldozeriști, ostașii-șoferi, ostașii-ingineri și tehnicieni specialiști de înaltă clasă au executat integral tronsonul de canal de la kilometrul zero la kilometrul 40.

„...Nava prezidențială alunecă pe oglinda de cristal a noii căi de navigație. La intrarea în zona Basarabi, tovarășul Nicolae Ceaușescu, tovarășa Elena Ceaușescu sînt întîmpinați cu puternice urale și ovații de locuitorii așezărilor din această parte a ținutului dobrogean."

Portul fluvial-industrial, cu o capacitate anuală de trafic de 1 milion tone, noul centru civic și cartierele de

locuințe, ca și celelalte dotări edilitare conferă localității o personalitate distinctă.)

„...Kilometrul 45. Un mare număr de tineri înscriu cu trupurile lor două cuvinte în simbolica alăturare : Ceaușescu — tinerii."

În această zonă de creastă lucrările au fost executate de brigadierii Șantierului național al tineretului.

„...Kilometrul 48... Nava MIHAI VITEAZUL se oprește. Secretarului general al partidului, președintele Republicii, i se raportează de către comandantul Șantierului național al tineretului, Nicolae Ivanov, că sarcina încredințată de partid, personal de tovarășul Nicolae Ceaușescu, Uniunii Tineretului Comunist a fost îndeplinită. Se cere permisiunea ca azi, cînd conducătorul partidului și statului a deschis oficial navigația pe noul drum de apă al țării, să înceapă construcția Monumentului tineretului, situat în acest punct, pe promontoriul ce străjuie malul drept al acestei gigantice construcții a timpului nostru."

În temelia Monumentului a fost zidit, într-un cilindru metalic, un pergament pe care este scris : „În prezența tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Republicii Socialiste România, s-a început astăzi, 26 mai 1984, construcția Monumentului tineretului — mărturie a muncii și abnegației pe care brigadierii Șantierului național, întregul tineret al României socialiste, le-au depus la realizarea canalului Dunăre-Marea Neagră, în perioada 1976—1984, monument ce va dăinui peste veacuri, ca generațiile viitoare să știe că noi ne-am făcut datoria pentru înălțarea patriei".

„...Nava prezidențială se apropie de ecluza de la Agigea. Se parcurge zona de platou înalt cu roci dure, partea cea mai dificilă a impunătoarei construcții."

Urmele bătăliei date aici, pentru atingerea cotei zero, sînt ascunse acum sub luciul apei. Doar masivele ziduri de beton armat, ce susțin pe mai bine de 20 de kilometri malurile canalului, dau o oarecare impresie a eforturilor constructorilor.

„...Nava prezidențială acostează la cheiul portului ecluzei, punctul terminus al canalului... Tovarășul Nicolae Ceaușescu, tovarășa Elena Ceaușescu urcă pe terasa turnului de control al ecluzei — impunătoare construcție din beton și sticlă. A sosit momentul solemn, încărcat de emoție : tovarășul Nicolae Ceaușescu este invitat să dea comanda, printr-o apăsare pe buton, pentru efectuarea operațiunilor tehnice de ieșire a primului convoi în mare. Conducătorul partidului și statului declanșează deschiderea masivelor porți metalice ale ecluzei. Acestea încep să se îndepărteze încet, lăsînd apele fluviului să se unească cu cele ale mării. Este ora 12,45. Remorcherul împinge convoiul. Primele vase se îndreaptă spre întinsul nemărginit al apelor mării.“

24

„Navigăm dinspre Oceanul Indian. Ținta noastră este portul Viena. De cîteva zile ne aflăm în Marea Neagră. Ne îndreptăm spre portul Constanța. Nu l-am mai văzut pînă acum. Ca bătrîn lup-de-mare, care am văzut mai toate porturile importante ale lumii, eram curios să acostez la cheiurile sale. Acest lucru avea să se petreacă foarte curînd.

Am intrat în radă noaptea, spre dimineață. Farurile puternice de pe țărmul românesc ne indicau cu exactitate poziția. Ne pregăteam de așteptare. Cu alte cuvinte, ca de obicei, confruntarea cu o grea plictiseală. Ca de altfel în toate radele lumii. E tot ce poate să-i irite mai mult pe marinari. Această așteptare, cu ancora înfiptă în fundul mării, la cîțiva kilometri de uscat, de lume, de viață. Nici lupta cu furtunile dezlănțuite nu-i obosește mai mult. De aceea, nu mică ne-a fost mirarea cînd dispeceratul portului ne-a semnalizat cale liberă pentru intrarea în port. Era o primă surpriză plăcută.

Credeam că am nimerit o zi mai puțin încărcată, o zi cu trafic redus. Ne înșelam. Cînd ne-am apropiat mai mult și am văzut zecile de nave sub pavilioane străine, acostate de-a lungul cheiurilor ce pătrund adînc în mare, ne-am dat seama de dimensiunile reale care situează

portul printre primele din lume. Serviciile de pilotare, vamale, descărcare și încărcare aveau să fie prompte și ireproșabile. Instalațiile portuare moderne, echipamentul electronic de comandă, înalta calificare a personalului urmau să fie alte serioase temeiuri de admirație.

Dar adevărata noastră aventură abia începea. Vom prefera vechiului traseu bine știut, prin gurile Dunării, canalul peste podișul Dobrogei, de curînd deschis navigației. Este o premieră. Ne scurtăm în felul acesta drumul cu aproape patru sute de kilometri, ceea ce înseamnă cîteva zile cîștigate și pe care navigatorii le prețuiesc mai mult ca pe orice.

Sîntem emoționați. Cunoscînd canalele Suez, Panama, Marea Baltică—Marea Albă putem face comparații. Ce poate fi mai interesant decît navigarea pe un canal, atît de aproape de oameni, că le poți întinde mîna ? ! Parcă ai pluti, alunecînd peste ierburi înalte.

Intrăm în legătură cu turnul de control și dirijare a navelor. Sîntem orientați spre ecluza Agigea. Avem în fața noastră o impunătoare construcție din beton, asemănătoare unei cetăți puternice, fortificată, dominată de turnul de comandă înalt cît o clădire cu zece etaje. Ne apropiem de porțile uriașe din oțel. O mînă nevăzută le deschide încet, invitîndu-ne să intrăm. Nava alunecă ușor înainte.

Am intrat în ecluză. Porțile se închid la loc în urma noastră. Prin vanele ascunse vederii, apa inundă cu presiune spațiul dintre zidurile ecluzei. Simțim cum se ridică nava odată cu apa ce pătrunde în ecluză. Cînd am atins cota de ecluzare, se deschid porțile din amonte. Sîntem la nivelul de navigație al canalului. Motoarele intră în funcțiune. Părăsim ecluza. Totul a durat exact

patruzeci și cinci de minute. Trecem prin portul de așteptare și, cu toată viteza, înainte spre inima Dobrogei.

În fața noastră, la cîteva sute de metri, se profilează pe cer, spre apus, silueta suplă și elegantă a podului rutier de pe șoseaua Constanța—Mangalia. Hobanele sale, împletite din nenumărate fire de oțel, coborînd din vîrful pilonului central, sub forma literei A, spre capetele îndepărtate ale podului, ne amintesc de odgoanele și catargele corăbiilor cu pînze. Găsindu-i o astfel de linie plină de fantezie, constructorii podului au cochetat cu poezia mării. Trecem pe sub pod ca pe sub un arc de triumf.

După ce ne-am îndepărtat de el și am privit în urmă, așa cum îl văd navigatorii care vin din sens invers, ni s-a părut că pe albastrul mării se profilează într-adevăr imaginea unei corăbii antice la porțile Noului Pont Euxin.

Navigăm pe luciul apei limpezi dintre malurile înalte sprijinite de ziduri din beton. Din celălalt sens vin alte convoaie de barje. Ne salutăm prin semnalele sirenelor.

E o zi frumoasă de primăvară. Taluzele înierbate în forme rombice, presărate cu puzderie de flori multicolore, ne dau iluzia unor grădini suspendate. Trecem de primele coline și privirii noastre i se înfățișează larg perspectivele șesului dobrogean. Nesfîrșite lanuri de grîu și porumb pornesc de pe malurile magistralei albastre, pentru a se pierde departe, în zare. Din loc în loc, stațiile de pompare absorb apă din canal pentru irigarea culturilor din zonă.

În dreapta, printre coroanele pomilor fructiferi și ale arborilor, distingem albul strălucitor al zidurilor străvechiului oraș Constanța, Tomisul de altădată, cu o milenară și neîntreruptă existență, Poarta maritimă a României spre lume. Din șantierele sale navale ies anual numeroase vase de mare capacitate, inclusiv petroliere de pînă la o sută cincizeci de mii de tone.

Nici n-am observat cum a trecut timpul și matelotul de cart ne anunță : «Intrăm în localitatea Straja». Grădini și case arătoase, de buni gospodari, ne încîntă ochii. De pe maluri, copii veseli și frumoși ne fac semne cu mîna. Le răspundem. Ne aruncă flori de cîmp. Sîntem printre primii marinari care le trece «pragul» și ne întîmpină cu semnele urării de bun venit.

Pe dealurile joase din apropiere pasc turme de oi — vestitele oi merinos de Palas — și cirezi de vite. Tractoarele lucrează de zor la prașila porumbului. Țăranii abia se disting, ca niște puncte albe, la munca cîmpului.

Ne apropiem de portul fluvial Basarabi. Un port la cheiurile căruia au acostat șlepuri și alte ambarcațiuni încărcate cu produse agricole. Autocamioanele cu remorci se mișcă greoi în raza portului, aducînd sau preluînd mărfurile care sosesc pe canal.

Lăsăm și această localitate în urmă și ne îndreptăm spre Medgidia. Peisajul s-a schimbat. Sîntem la kilometrul 52 al canalului. Navigăm între maluri foarte înalte, care pe alocuri depășesc șaptezeci de metri. Constructorii au avut de lucru aici, nu glumă. Să despici un munte pe o adîncime de șaptezeci de metri și pe o lățime de pînă la nouăzeci de metri, cît măsoară canalul la bază, nu-i la îndemîna oricui. Ce forțe umane și cu ce tehnică au biruit acești munți ? Sînt întrebări pe care nu poți să nu ți le pui odată ajuns aici.

Scăpăm, în sfîrșit, din chingile acestor porți de piatră, și în fața ochilor avem din nou șesul acoperit cu holde și pășuni, cu livezi și plantații de viță de vie. La kilometrul 35 canalul se bifurcă. Un braț al său o ia spre dreapta, către Midia-Năvodari, acolo unde un mare combinat petrochimic, avînd portul său propriu, își primește zilnic navele cu materii prime, venite din inima țării

sau de pe alte meridiane. Celălalt braț continuă spre Cernavodă, pentru a se îmbrățișa cu Dunărea. Este și drumul nostru.

După aproximativ un ceas, un ceas și ceva, sîntem prezenți la întîlnirea cu orașul Medgidia. Un oraș în parte ridicat în terase pe colinele dinspre miazăzi, în parte așternut pe vastul platou ce se deschide spre miază-noapte. Clădirile monumentale, noi în cea mai mare parte, coșurile fabricilor și uzinelor îi dau localității alura de centru urban puternic dezvoltat și modern. Portul în care intrăm trădează însă cel dintîi profilul industrial și activitatea principală a orașului prin mărfurile ce se încarcă în șlepuri : saci cu ciment, mașini agricole, butoaie cu vin.

Încă un pod impunător se arcuiește, la kilometrul 24, peste canal. Podul rutier Medgidia. Al cîtelea o fi ? Oricum, am subtraversat cîteva zeci de poduri de-a lungul canalului, fiecare avînd o linie arhitectonică aparte, întrecîndu-se parcă în eleganță și originalitate. Din nou nu-ți poți reține firească întrebare : a cui a fost munca mai grea și mai complexă — a celor care au săpat canalul, sau a celor care au înălțat aceste arcuri ale izbînzii care unesc din loc în loc malurile sale ? Răspunsul ți-l dai singur și numaidecît : munca a fost deopotrivă de grea, de complexă și de eroică, aureolîndu-și, și unii și alții, numele și epoca în care au muncit și au creat lucruri nepieritoare.

Am înaintat mult. Localitatea Saligny a rămas în urmă. Intrăm în Cernavodă, anticul Axiopolis, ale cărui straturi de civilizații coboară, după probele arheologice descoperite aici, pînă în neolitic. Orașul primei termocentrale atomo-electrice din România, orașul vestit prin podul de cale ferată peste Dunăre, lung de 3 850 metri,

construit de inginerul Anghel Saligny între 1890 și 1895, adevărată și spectaculoasă surpriză pentru acea epocă.

Canalul i-a dat un plus de farmec și importanță. Marii arhitecți, folosind cu pricepere formele de relief, au izbutit să creeze ansamblul arhitectural armonios, perfect înscris în peisajul colinelor și Dunării. Casele gen vilă dispuse în trepte, zonele de agrement, parcurile distractive completează imaginea pe care ți-o dăruiește orașul Cernavodă, navigînd pe canal. Este și cel mai mare și mai animat port aferent canalului. Sînt, de altfel, două porturi. Unul dintre ele, cu profil exclusiv turistic. Îi ghicești de îndată activitatea prin ambarcațiunile sportive și de agrement, populate de grupuri de turiști care acostează la cheiuri venind dinspre Deltă sau litoral, ori îndreptîndu-se spre aceste renumite destinații turistice.

Din direcția fluviului simțim briza răcoritoare. Ne pregătim să intrăm în ecluza de părăsire a canalului. Ca și la intrarea în ecluza Agigea, porți imense de oțel se deschid la comandă în fața navei noastre. Înaintăm. Porțile în aval se închid. Vanele de asigurare a nivelului apei în ecluză intră în funcțiune prin comandă electronică. Se deschid porțile din amonte, „Perna" de apă ne coboară lin la sînul Dunării. Se încheie astfel cea mai interesantă etapă a călătoriei noastre. Ne continuăm călătoria spre inima Europei cu gîndul la cei ce ne-au scurtat drumul și ni l-au presărat cu surprizele eroismului, ingeniozității și inteligenței lor de mari constructori și arhitecți" (Dintr-un posibil viitor jurnal de bord.)

Lector : SORIN MĂRCULESCU
Tehnoredactor : CONSTANȚA VULCĂNESCU

Apărut 1984. Bun de tipar 8.08.1984.
Format 16/54 × 84. Coli tipo 14,75.

Tiparul executat sub comanda
nr. 1261 la
Întreprinderea Poligrafică
„13 Decembrie 1918",
str. Grigore Alexandrescu nr. 89-97
București,
Republica Socialistă România

Lei 8,50